

L'unification internationale des règles en matière de connaissance

(Convention de Bruxelles du 25 Août 1924)

THÈSE

POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE PAR

KOMALA KAMALANAVIN

Jury { MM. Le Professeur BECQUÉ, *Président.*
Le Professeur VIALLETON.
Le Professeur DEMONTÈS. } *Assesseurs.*

MONTPELLIER

IMPRIMERIE DE LA CHARITÉ
(Pierre-Rouge)

1942

L'unification internationale
des règles
en matière de connaissance

(Convention de Bruxelles du 25 Août 1924)

L'unification internationale des règles en matière de connaissance

(Convention de Bruxelles du 25 Août 1924)

THÈSE

POUR LE DOCTORAT EN DROIT

PRÉSENTÉE PAR

KOMALA KAMALANAVIN

Jury { MM. Le Professeur BECQUÉ, *Président*.
Le Professeur VIALLETON.
Le Professeur DEMONTÈS. } *Assesseurs.*

MONTPELLIER

IMPRIMERIE DE LA CHARITÉ
(Pierre-Rouge)

1942

FACULTÉ DE DROIT

MM.

MORIN, Doyen, professeur de Droit Civil.
BECQUÉ, professeur de Droit Civil.
DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit Administratif.
BOSC, professeur de Procédure Civile.
VIALLETON, professeur de Droit Civil.
N..., professeur de Droit Romain.
COURTIN, professeur à l'Économie politique.
LÉGAL, professeur de Droit Criminel.
DEMONTÈS, professeur de Droit Commercial .
N..., professeur d'Économie politique.
DELBEZ, professeur de Droit Constitutionnel.
TISSET, professeur d'Histoire du Droit.
TEITGEN, professeur de Droit Constitutionnel.
DIJOL, chargé de Cours de Capacité.
GUENOUN, professeur honoraire.
BABY, Secrétaire.
DUBOIS, Secrétaire honoraire.

JURY

MM. Le Professeur BECQUÉ, *Président*

Le Professeur VIALLETON.

Le Professeur DEMONTÈS.

} *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

INTRODUCTION (1)

I. — Position de la question.

La question de l'unification internationale des règles en matière de connaissance s'est posée à propos d'un long conflit qui a opposé les chargeurs et les armateurs de presque tous les pays du monde sur le terrain de la responsabilité résultant du contrat de transport maritime. Ce conflit aboutit à la conclusion d'une Convention internationale appelée Convention de Bruxelles du 25 août 1924, sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance. C'est cette Convention de Bruxelles qui fera l'objet principal de notre étude.

En matière de transport maritime, la question de responsabilité a une importance considérable au point de vue pratique. En effet, il arrive très souvent qu'une marchandise transportée sur un navire ait subi quelques dommages avant d'arriver au port de destination. Ces dommages peuvent résulter de différents faits : ils peuvent être d'abord causés par la faute du transporteur, ou bien par celle du capitaine ou des gens de l'équipage ; ils peuvent être encore causés par la faute du chargeur ou par le vice propre de la marchandise ; ils peuvent résulter enfin du fait ou de la faute d'un tiers, ou d'un cas fortuit, ou

(1) Abréviations :

Rev. = *Revue internationale du Droit Maritime*, de F. Autran.

Dor. = *Revue de Droit maritime comparé* de L. Dor.

d'une force majeure, etc. Dans ces différentes hypothèses, la Convention de Bruxelles est venue déterminer quel est celui qui supportera la charge du dommage ainsi causé à la marchandise transportée.

Mais, peut-on se demander, puisqu'un contrat de transport maritime détermine déjà la responsabilité des diverses parties contractantes, pourquoi a-t-il donc fallu que la Convention de Bruxelles intervienne pour réglementer encore cette responsabilité ? Le contrat de transport maritime rédigé par les intéressés eux-mêmes ne suffirait-il pas à en fixer le domaine ?

II. — Les raisons qui ont rendu nécessaire une convention internationale.

C'est ici que la question se complique. Théoriquement le contrat seul devrait suffire à déterminer la responsabilité des parties contractantes. Seulement, la responsabilité est une chose désagréable, et, quand on en a l'occasion, on a toujours tendance à la rejeter sur les autres ; c'est ce qui arrive souvent dans les contrats léonins, dans lesquels l'une des parties est dans une condition économique telle qu'elle est obligée d'accepter, sans aucune discussion, les conditions imposées par l'autre partie contractante. Cette inégalité dans la conclusion du contrat ne peut être évitée que par une intervention légale.

Cette situation s'est justement présentée en matière de contrat de transport maritime. Les grandes compagnies de navigation, qui bénéficient d'un monopole de fait sur le transport maritime, avaient profité de cette situation privilégiée pour déterminer à leur guise les conditions du transport et se dégager ainsi de la responsabilité que le contrat de transport mettait à leur charge. Mais les chargeurs ne se laissèrent pas faire et s'élevèrent contre les abus des clauses d'irresponsabilité : il résulta des conflits que la Convention de Bruxelles s'est efforcée de résoudre.

Pour bien comprendre la situation, il faut remonter un peu à l'origine historique du contrat de transport lui-même. Autre-

fois, le contrat de transport maritime était considéré, non comme un contrat de transport ordinaire, mais comme un louage : le propriétaire du navire louait au propriétaire de la marchandise la totalité ou une partie du navire. C'était, à vrai dire, un contrat de louage très particulier, un louage d'une chose flottante conduite vers une destination déterminée par un capitaine rémunéré et choisi dans la limite des règlements par le propriétaire du navire, mais indépendant de lui et responsable personnellement du commandement.

Dans cette conception, le transporteur maritime, dès qu'il a fourni le navire en bon état de navigabilité comme aliment au contrat, est considéré comme quitte de toutes autres obligations, et cela même si les marchandises transportées périssent en route ou n'arrivent pas à destination par quelque cause que ce soit. En d'autres termes, le risque pèse sur le chargeur.

Cette notion ancienne du contrat de transport maritime se justifiait parfaitement dans les temps où la sécurité du transport maritime n'était pas du tout assurée, et où les petits bâtiments à voile, soumis au gré des vents et des flots, étaient exposés aux dangers maritimes de toutes sortes.

Mais la découverte de la machine à vapeur et de la télégraphie sans fil, jointe à la construction métallique des navires de commerce et à d'autres progrès dans la technique réalisés en matière de navigation maritime depuis le siècle dernier, a donné aux transports maritimes une telle sécurité qu'ils ne peuvent plus être considérés comme différents des transports terrestres ordinaires.

C'est pourquoi à la notion ancienne du contrat de louage de navire, s'est substituée peu à peu la notion moderne du contrat de transport. Le transporteur s'engage à rendre à destination la marchandise déterminée, telle qu'elle a été décrite dans le contrat et ne peut s'exonérer de son obligation qu'en imputant son manquement à un cas de force majeure, à la faute d'un tiers ou vice propre de la chose. A la responsabilité lâche et vague du propriétaire, est ainsi venue s'adjoindre la responsabilité précise et rigoureuse du transporteur.

Mais les armateurs, habitués au régime d'irresponsabilité dont

ils étaient bénéficiaires, ne voulurent pas s'adapter facilement au régime juridique nouveau et cherchèrent à s'évader de cette responsabilité par le moyen des clauses dites de non-responsabilité insérées dans les contrats de transport maritime.

Enhardis par l'absence de règles légales et, d'autre part, encouragés par la jurisprudence et la doctrine, ces armateurs ne tardèrent pas à abuser de l'emploi de ces clauses de non-responsabilité jusqu'à en arriver à se dégager complètement de toutes obligations envers le chargeur.

Parmi ces clauses de non-responsabilité, il en est une qui a soulevé de très grandes protestations de la part des chargeurs, et qui a été pour ainsi dire l'objet principal du conflit qui a nécessité l'intervention de la Convention de Bruxelles : c'est la clause dite « de négligence » (de l'anglais : *negligence clause*), qu'on retrouve inévitablement dans tous les connaissements et qui a pour effet de dégager l'armateur de la responsabilité qui pèse sur lui en raison des fautes du capitaine ou des gens de l'équipage.

Cette clause procure au transporteur un avantage considérable. En effet, comme le capitaine qui a pris en charge les marchandises transportées est, en premier chef, déclaré responsable quand ces marchandises ont subi des pertes ou des avaries, le transporteur, par l'effet de la clause de négligence, est automatiquement déchargé de toute responsabilité envers le chargeur, à moins que ce dernier ne prouve que l'inexécution de l'obligation ne provient pas de la faute du capitaine ou des gens de l'équipage. C'est donc un moyen de défense très commode et très efficace que le transporteur peut invoquer contre toutes réclamations de la part du chargeur, dans le cas où le contrat de transport maritime n'a pas été exécuté dans les conditions prévues.

Les chargeurs demandèrent tout d'abord la nullité pure et simple de cette clause de négligence. Ayant été déboutés devant les tribunaux, ils réclamèrent qu'on fit tout au moins une distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales. Mais cette fois encore les chargeurs virent leur demande rejetée par une ferme jurisprudence.

Telle est l'origine du conflit entre les transporteurs maritimes et les chargeurs, conflit qui depuis un siècle a suscité tant de discussions et opposé tant d'opinions.

En présence de cette situation, les pouvoirs publics ne pouvaient pas rester indifférents ; l'intervention législative était nécessaire pour rétablir l'égalité des parties dans le contrat de transport maritime. A cet effet, plusieurs solutions avaient été proposées, aussi bien par les intéressés eux-mêmes que par les divers gouvernements ; mais aucune n'avait donné de résultats bien satisfaisants. On s'aperçut à la fin que le principal obstacle provenait de la concurrence internationale des diverses marines marchandes. Pour éviter cet obstacle, il fallait que tous les pays adoptassent les mêmes solutions, et pour cela une entente internationale était nécessaire.

III. — Les précédents de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

La Convention du 25 août 1924 « sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance » fait partie d'un ensemble de conventions internationales, désignées sous le nom de Conventions de Bruxelles, et qui ont pour but de réaliser l'unification du droit maritime.

Cette unification est devenue nécessaire depuis que le droit maritime a tendance à se transformer en un droit national et à se diversifier de plus en plus. Au moyen âge, il existait une certaine uniformité dans les usages maritimes. Les usages consignés dans le Consulat de la Mer étaient suivis en Provence, en Espagne et dans les villes italiennes. Les usages consignés dans les Rôles d'Oléron s'appliquaient en Espagne, à Bordeaux, en Angleterre, en Bretagne, en Normandie, en Ecosse et dans la Baltique. Mais déjà au ^{xiv}^e siècle, le développement du droit statutaire avait porté un premier coup à l'uniformité de ces usages maritimes. Par la suite, les diverses ordonnances et codifications, qui assurèrent l'unité de législation dans chaque

pays, ont fait disparaître définitivement l'uniformité du droit maritime et ont ainsi créé des diversités de législations dont le nombre augmente au fur et à mesure que de nouveaux pays naissent à la vie maritime.

Pourtant, à l'heure actuelle, les transports maritimes sont presque exclusivement des transports internationaux, la diversité de législation en cette matière n'a donc pas grande raison d'être. De plus, le fait que plusieurs lois peuvent être appliquées au même transport présente un obstacle sérieux pour sa bonne exploitation économique, car les armateurs, les chargeurs et les assureurs sont exposés, par suite des hasards de la navigation, à se voir appliquer des lois étrangères et ne peuvent plus calculer les risques qu'ils doivent courir.

C'est pourquoi une législation uniforme apparaît nécessaire au développement du commerce maritime. « L'uniformité, écrivait PARDESSUS (1), est l'essence du droit maritime. Si les lois civiles sont intimement liées à la nature du gouvernement, aux mœurs et aux habitudes nationales, il n'en est point ainsi des lois du commerce maritime. Produites en tous pays par des besoins semblables, elles tiennent de cette circonstance même un caractère d'universalité qui permet de leur appliquer ce que Cicéron a si bien dit du droit naturel : « non opinione sed natura, jus constitutum », et comme elles intéressent l'univers dans lequel les navigateurs forment pour ainsi dire une seule famille, leur esprit ne saurait changer avec les démarcations nationales. » « Les expéditions maritimes, disait VERNAUX (2), mettent en jeu des intérêts considérables qui souffrent de n'être pas régis par une loi unique, mais d'être au contraire soumis à des lois dont la diversité et les conflits accroissent les risques auxquels ils sont exposés. Les personnes qui aventurent sur mer leurs capitaux et leurs vies ne peuvent connaître à l'avance une loi qui déterminera leurs droits et leurs obligations. Une telle incertitude est intolérable. » Et monsieur BEIRNAERT (3), ouvrant la

(1) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, t. I, p. 2.

(2) VERNAUX, *Unification du droit maritime*, 1911, p. 5.

(3) *Bulletin du Comité maritime international*, 1905, n° 12, p. 103.

Conférence de Liverpool, disait aussi : « L'océan ne doit connaître qu'une seule et même loi applicable à tous sous toutes les latitudes. »

Mais pour atteindre ce but universellement souhaité, de longs et persévérants efforts ont été nécessaires. Il faut rappeler d'abord l'œuvre de l'International Law Association qui, dans de très nombreux congrès, a discuté les questions de droit maritime et a élaboré des règles dont les plus importantes sont les règles d'York et d'Anvers sur les avaries communes, et les règles de La Haye sur la responsabilité du transporteur maritime. C'est en 1885 que la section maritime de l'International Law Association, qui tenait un congrès à Anvers sous les auspices du gouvernement belge à l'occasion de l'exposition universelle, proposa pour la première fois, en même temps qu'une règle uniforme de conflit de loi, un projet de législation internationale qui embrasserait toutes les matières du droit maritime : propriétaire de navire, capitaine, connaissance, transport maritime, avaries, assurance, prêt à la grosse, abordage, assistance et sauvetage. Quelques années plus tard, en 1888, le Congrès de Bruxelles paracheva l'œuvre du précédent et un projet de code fut communiqué aux divers gouvernements. Au Congrès de Gênes de 1892, tenu à l'occasion des fêtes de Christophe Colomb, quatre sections étudièrent la responsabilité des propriétaires de navire, les clauses de connaissance et les avaries communes, le droit des assurances, l'abordage et l'assistance. Mais tous ces congrès ne donnèrent aucun résultat positif sérieux : leur échec vint de ce qu'on voulut aborder un programme trop étendu dans de trop courtes réunions ; et surtout il leur manquait d'être complétés et dirigés par un organisme permanent, seule garantie de la continuité de l'action. Les premiers promoteurs de la réforme en étaient convaincus ; avant de se séparer, la section maritime du Congrès d'Anvers, par un vœu unanime, avait demandé l'institution d'un comité permanent chargé de coordonner les décisions prises et de préparer efficacement les travaux des congrès ultérieurs.

C'est en Belgique que ce vœu fut réalisé par l'initiative privée. MM. Louis FRANK, depuis député et ministre, et Charles LE-

JEUNE, courtier d'assurance, fondèrent à Anvers le Comité Maritime International, placé sous la présidence de M. BEIRNAERT, président du Conseil des ministres belge. Ce comité constitua un organe permanent, qui devait poursuivre méthodiquement l'unification du droit maritime avec la coopération des associations nationales de droit maritime des divers pays. L'œuvre du Comité Maritime International est considérable. A partir de 1897, il a tenu presque chaque année des conférences pour discuter les questions maritimes. Mais, averti par l'insuccès des efforts antérieurs, il limita d'abord son programme à quelques matières considérées comme les plus importantes : abordage et responsabilité des propriétaires de navire ; plus tard, d'autres questions vinrent s'y adjoindre : assistance, privilèges et hypothèques. La guerre de 1914-1918 arrêta ses travaux ; mais depuis 1918, son activité a été reprise et dans une série de conférences tenues tous les deux ans, de nombreux sujets ont été débattus : affrètement, immunité des navires d'Etat, transports par connaissance, et assurance des passagers. Ces travaux ont utilement préparé l'action ultérieure de la Conférence Diplomatique de Bruxelles.

L'œuvre du Comité Maritime International a été telle qu'elle devait être nécessairement suivie d'une action officielle. C'est en 1905 que le Gouvernement belge réunit, pour la première fois à Bruxelles, la Conférence Diplomatique en vue de l'adoption par les gouvernements d'une législation internationale. Dans la première session tenue du 21 au 26 février, treize Etats seulement envoyèrent des délégués. Les deux plus importantes puissances maritimes, l'Angleterre et l'Allemagne, s'étaient abstenues, on ne put qu'aborder l'étude succincte des projets sur l'abordage et l'assistance. La deuxième session (16 octobre 1905) vit les délégués de l'Angleterre, de l'Allemagne et de plusieurs autres Etats, et reprit l'étude du projet. Dans la troisième session (28 septembre 1909), 26 gouvernements furent représentés, de nouveaux projets furent abordés : limitation de responsabilité des propriétaires de navires, hypothèques et privilèges maritimes. Une quatrième session eut lieu en septembre 1910 et aboutit au vote de deux conventions sur l'abordage et sur l'assistance.

Interrompues pendant la guerre, les sessions ont été reprises en octobre 1922 et en avril 1926. Elles ont abouti au vote de quatre nouvelles conventions : sur la limitation de responsabilité du propriétaire de navire (25 août 1924) ; sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance (25 août 1924) ; sur les privilèges et les hypothèques (16 avril 1926) ; sur les immunités des navires d'Etat (10 avril 1926).

IV. — Plan de la Thèse.

Notre thèse sera divisée en trois parties :

La première partie sera consacrée à la responsabilité du transporteur maritime avant la Convention de Bruxelles. Nous y étudierons la responsabilité du transporteur maritime dans le droit commun, les clauses de non-responsabilité et les réformes législatives et internationales.

La deuxième partie sera consacrée à l'étude du régime de responsabilité du transporteur maritime tel qu'il est organisé par la Convention de Bruxelles.

La troisième partie sera consacrée à la mise en application de la Convention de Bruxelles et nous y étudierons en même temps les modifications apportées aux règles internationales par la loi française du 2 avril 1936.

Et pour conclure, nous aurons à nous demander si la Convention de Bruxelles a réussi à atteindre le but qu'elle se propose.

PREMIÈRE PARTIE

La responsabilité du transporteur maritime avant toute convention internationale

Nous avons vu dans notre introduction que le but de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement est de régler le conflit qui existe entre le chargeur et le transporteur maritime sur la question de la responsabilité dans le contrat de transport maritime. Nous allons voir maintenant dans notre première partie comment le conflit s'est présenté et comment on a voulu le résoudre.

Pour cela, il nous faut tout d'abord examiner le principe normal de la responsabilité du transporteur maritime, envisagé au point de vue purement théorique.

Puis nous montrerons comment, dans la pratique, on est arrivé à renverser ce principe par l'usage des clauses de non-responsabilité.

Nous étudierons ensuite les réactions qui se sont manifestées contre ces clauses de non-responsabilité.

Enfin nous verrons comment on est arrivé à recourir à la Convention de Bruxelles pour résoudre ce problème.

Tel sera l'objet de nos quatre chapitres successifs :

Chapitre Premier : La responsabilité du transporteur maritime dans le droit commun.

Deuxième chapitre : La responsabilité du transporteur maritime d'après les usages conventionnels.

Troisième chapitre : Les réformes législatives dans divers pays.

Quatrième chapitre : Recherche d'une solution internationale.

CHAPITRE PREMIER

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME DANS LE DROIT COMMUN

La question de responsabilité du transporteur maritime est envisagée dans le droit commun de tous les pays d'une manière identique. Sauf quelques petites différences dans les détails, on peut dire que le principe est partout le même. Il nous suffit donc, pour avoir une idée générale, d'étudier cette question dans la législation d'un seul pays : nous prendrons comme base le droit français.

Nous allons donc voir dans une première section la source de la responsabilité du transporteur maritime ; puis dans une deuxième section, les événements qui engendrent cette responsabilité et enfin, dans une troisième section, nous nous demanderons à quel principe du droit commun elle se rattache.

SECTION PREMIÈRE. — **Source de la responsabilité du transporteur maritime.**

Paragraphe premier. — LE CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME.

Lorsqu'une personne désire expédier des marchandises par voie de mer, elle passe un contrat avec un transporteur maritime. C'est ce contrat qui détermine les droits et obligations respectifs du chargeur et du transporteur ; c'est donc lui qui fait naître et délimite en même temps la responsabilité du transporteur maritime.

Le contrat de transport maritime, qu'on appelle aussi le contrat d'affrètement ou nolisement, est constaté par une charte-partie et se présente ordinairement sous deux formes : l'affrètement total et l'affrètement partiel.

Dans l'affrètement total, l'affrèteur (le chargeur) loue le navire tout entier. C'est la forme usuelle de la navigation au *tramping* et par les petits navires. Pour les transports par lignes régulières, c'est au contraire l'affrètement partiel qui domine. Sous cette forme d'affrètement, le chargeur convient avec le transporteur qu'une marchandise déterminée sera chargée sur tel navire et délivrée dans tel port. C'est cette dernière forme qui constitue le contrat de transport de marchandises par mer proprement dit.

Quand l'affrètement est partiel, la convention ne s'exécute que par le chargement des marchandises sur le navire convenu. C'est seulement après l'accomplissement de cette opération que peut naître la responsabilité du transporteur. Il importe donc de constater, non seulement l'accord de volonté qu'enregistre la charte-partie, mais aussi la prise en charge des objets à transporter. Cette dernière preuve est constatée par le *connaissance* délivré par le capitaine du navire dans lequel est chargée la marchandise en question.

Paragraphe deuxième. — LE CONNAISSEMENT.

Le connaissement (anglais : *bill of lading* ; italien : *polizza di carico*) est une reconnaissance par le capitaine d'avoir effectué le chargement sur son navire des marchandises qui y sont décrites. Il représente les marchandises transportées et constate que le contrat d'affrètement a été exécuté.

Le connaissement suppose donc l'existence d'une charte-partie ; en effet, pour qu'un contrat puisse être exécuté, il faut bien qu'il existe. Aussi dans la pratique, l'usage s'est perdu de dresser une charte-partie ; on se contente en général d'un connaissement. La charte-partie n'est employée que si le contrat a vraiment pour objet de louer le navire en vue d'une utilisation par l'affrèteur et à ses risques. Quand le contrat porte sur le transport de marchandises et non sur la jouissance du navire, on se borne à dresser le connaissement, et c'est le cas le plus fréquent.

Le connaissement peut se présenter sous trois formes différentes : il peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur. Il est transmissible d'une personne à une autre selon sa forme, soit par simple possession pour le connaissement au porteur, soit par voie d'endossement pour le connaissement à ordre, soit enfin par une cession de droit civil pour le connaissement à personne dénommée.

Lorsqu'un connaissement est transmis à une personne autre que le chargeur lui-même, le capitaine devient une sorte de dépositaire, qui doit livrer la marchandise à la personne qui lui présentera le connaissement. Le connaissement est donc très important au point de vue commercial, car il permet de faire diverses sortes d'opérations de vente ou de nantissement sur la marchandise ainsi transportée, même au cours du voyage.

Comme le connaissement peut intéresser les tiers étrangers au contrat d'affrètement, il importe donc qu'il fournisse une garantie suffisante de la livraison des marchandises qui y sont décrites. Or le capitaine insérait souvent dans le connaissement

des clauses qui lui enlevaient toute son utilité. C'est pourquoi la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est intervenue pour lui donner sa pleine valeur de preuve.

SECTION DEUXIÈME. — Événements qui engendrent la responsabilité du transporteur maritime.

Lorsque le contrat de transport a été conclu et que les marchandises ont été transportées sur le navire, la responsabilité du transporteur maritime sera mise en jeu lorsque ces marchandises auront subi des dommages avant la livraison au destinataire.

Ces dommages, envisagés dans leur nature, peuvent être classés en trois catégories :

1^o La perte ou le manquant. Il y a perte lorsque la marchandise n'arrive pas au port de destination. La marchandise peut subir une perte totale ou une perte partielle. On admet en général (1) que, pour les marchandises chargées en vrac, une faible partie peut subir des pertes par le risque normal du transport sans que la responsabilité du transporteur soit mise en jeu : c'est la freinte de route ou déchet de route.

2^o L'avarie. Il y a avarie lorsque la marchandise transportée arrive en mauvais état au port de destination. Dans la pratique, il est souvent assez difficile de distinguer l'avarie et la perte partielle.

3^o Le retard. Il y a retard lorsque la marchandise n'arrive pas à destination dans le temps convenu. Si le retard se prolonge très longtemps, on peut admettre qu'il y a perte totale. Mais dans la plupart des transports maritimes, il n'y a pas d'horaire régulier, quelquefois, il n'y a même pas de délai de transport ; il est donc difficile de démontrer qu'il y a un retard.

(1) RIPERT, *Précis de droit maritime*, 1939, n^o 396, p. 233.

Dans ce cas, il appartient au chargeur et au destinataire d'en faire la preuve, en établissant, par exemple, que la marchandise a été oubliée sur le quai à l'arrivée ou au départ.

SECTION TROISIÈME. — Mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime.

Paragraphe premier. — LA RESPONSABILITÉ DU CAPITAINE.

Nous avons vu que le contrat de transport maritime ne porte effet qu'à partir du chargement des marchandises sur le navire, et que ce chargement est constaté par le connaissement délivré et signé par le capitaine. Celui-ci, ayant pris en charge les marchandises qui font l'objet du contrat, a l'obligation de les délivrer à destination dans les conditions prévues dans le contrat. En cas de perte, d'avarie ou de retard dans la livraison de ces marchandises, c'est lui qui sera responsable ; cette responsabilité pèse sur lui personnellement (1) et non pas seulement en qualité de simple préposé de l'armateur. Mais le capitaine n'est responsable que s'il est en faute.

Théoriquement, on peut distinguer deux sortes de fautes du capitaine : la faute nautique et la faute commerciale. Dans la pratique, la distinction de ces deux catégories de fautes est très délicate. Les fautes nautiques sont en général commises en mer et les fautes commerciales, au port de chargement ou de déchargement. Mais il n'en est pas toujours ainsi ; et quelquefois un même acte peut constituer suivant le cas une faute nautique ou une faute commerciale ; par exemple l'arrimage défectueux, qui peut être considéré comme l'une ou l'autre de ces deux fautes, suivant qu'il compromet la stabilité du navire ou qu'il ne nuit qu'au chargement.

(1) Cassation, 18 juillet 1900, *D.P.* 1903. 1. 17.

Paragraphe deuxième. — LA RESPONSABILITÉ DE L'ARMATEUR.

La responsabilité de l'armateur est plus complexe. C'est ici que se pose la question de la nature du contrat de transport. Nous avons vu que, dans l'opinion moderne, on considère le contrat de transport maritime, non comme le louage d'une chose flottante, mais comme un contrat de transport ordinaire. Le transporteur maritime s'engage à transporter la marchandise convenue à un port déterminé, il doit la livrer telle qu'elle a été décrite dans le contrat et sera responsable de toutes pertes, avaries, ou retards dans la livraison.

Cette responsabilité est de nature contractuelle ; le seul fait que le contrat n'est pas exécuté engage la responsabilité du transporteur. Le chargeur n'a pas besoin de prouver la faute du transporteur, cette faute est déjà présumée (1), il n'a qu'à prouver l'inexécution de l'obligation. Cette preuve faite, le transporteur ne peut être dégagé de sa responsabilité qu'en prouvant que l'inexécution de son obligation provient de causes étrangères qui ne lui sont pas imputables ; qu'elle provient de la faute du chargeur, ou du vice propre de la marchandise, ou de cas fortuits ou de force majeure, tels que les forces naturelles que les Anglais appellent *Act of God*, le fait du prince : blocus, guerre, etc., et le fait d'un tiers : grève, émeute, pillage, etc.

Le transporteur maritime est donc responsable, non seulement de sa propre faute, mais aussi de la faute du capitaine et des gens de l'équipage, c'est-à-dire de ses agents maritimes qui accompagnent la marchandise et qui ont l'obligation de veiller à sa conservation. Cette responsabilité s'explique par le lien de préposition qui unit le capitaine à l'armateur. En effet, le capitaine n'agit qu'en qualité de mandataire et dans l'intérêt de l'armateur, il est donc naturel que l'acte se répercute sur ce

(1) RIPERT, *Précis de droit maritime*, 1939, n° 396, p. 233.

dernier. D'autre part, la victime peut se heurter à l'insolvabilité du capitaine ; il faut donc qu'elle puisse agir contre l'armateur qui présente plus de garantie.

Le transporteur maritime est, d'après le contrat de transport, responsable, non seulement des dommages causés aux marchandises par sa propre faute ou par la faute de ses préposés terrestres ou maritimes, mais encore des dommages dus à des causes inconnues ; car d'après le principe de la responsabilité contractuelle, le débiteur qui a manqué à son obligation sera considéré comme responsable s'il n'arrive pas à prouver d'une manière précise la cause étrangère qui ne lui est pas imputable.

CHAPITRE DEUXIÈME

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME D'APRÈS LES USAGES CONVENTIONNELS.

Nous venons de voir la règle normale de la responsabilité née du contrat de transport maritime. Mais cette responsabilité s'est révélée trop rigoureuse, surtout dans la situation spéciale où se trouve le transport maritime. D'une part, le capitaine n'est pas un simple locateur de services agissant sous les ordres et conformément aux instructions de son maître, les conditions particulières de son service le mettent dans une situation spéciale tout à fait différente de celle d'un préposé ordinaire ; pendant le voyage en mer, il acquiert une indépendance presque totale dans tous ses actes et échappe à tout contrôle de la part de l'armateur. D'autre part, la rapidité des opérations maritimes ne permet pas à ce dernier de vérifier exactement toutes les marchandises transportées et l'oblige à se baser uniquement sur la déclaration du chargeur.

Il est donc naturel que les armateurs aient cherché à se dégager d'une responsabilité aussi lourde que celle du transporteur, et qui devait devenir nécessairement pour eux une source intarissable de difficultés.

Nous allons voir dans ce chapitre :

Section première : L'insertion des clauses de non-responsabilité dans le connaissement.

Section deuxième : La validité des clauses de non-responsabilité.

Section troisième : Les diverses clauses de non-responsabilité.

Section quatrième : Les abus des clauses de non-responsabilité.

SECTION PREMIÈRE. — **L'insertion des clauses de non-responsabilité dans le connaissement.**

Dès que la navigation à vapeur et la pratique de l'assurance eurent amélioré la sécurité matérielle et juridique des transports maritimes, les armateurs s'affranchirent de la responsabilité que le contrat mettait à leur charge en introduisant dans les connaissements les clauses d'exonération ou clauses de non-responsabilité. Sans doute, ils restaient encore responsables de leurs fautes délictuelles, mais c'est le chargeur ou le destinataire qui devait en administrer la preuve.

Il semble que ces clauses de non-responsabilité se sont introduites d'abord dans la pratique anglaise. Vers le XIX^e siècle, les armateurs anglais ont commencé à préciser, dans les titres de transport, les cas dans lesquels ils ne seraient pas responsables d'après le droit commun. En effet, il n'y avait pas en Angleterre de loi générale sur le transport maritime et il n'y a peut-être pas dans le *common law* de conception générale du cas fortuit et de force majeure. De plus, les Anglais, à l'esprit pratique, préfèrent à une formule générale l'énumération des cas dans lesquels la responsabilité serait exclue. Mais l'habitude une fois prise de spécifier, dans les titres de transport, les cas d'irres-

ponsabilité, la tentation est venue naturellement aux armateurs d'allonger la liste qui alla même jusqu'à englober des cas où normalement ils auraient dû être responsables.

De l'Angleterre, l'usage s'est répandu très vite dans les divers autres pays maritimes, par le fait même de la concurrence, car l'insertion de ces clauses de non-responsabilité diminuait les risques que les armateurs doivent courir et permettait un abaissement appréciable du prix de transport.

SECTION DEUXIÈME. — La validité des clauses de non-responsabilité.

Paragraphe premier. — LA JURISPRUDENCE ET LES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ.

Dans tous les pays, la validité des clauses de non-responsabilité a été admise par une jurisprudence bien établie, malgré la résistance de quelques tribunaux.

Les tribunaux anglais ont été les premiers à reconnaître la validité de ces clauses, car elles présentaient un avantage considérable pour le fret anglais. Les autres pays suivirent et finalement, sauf les Etats-Unis, il n'est pas de pays où la jurisprudence n'ait consacré la légalité de ces clauses (1).

L'Italie est le seul où la résistance a été quelque peu prolongée ; depuis un arrêt de la Cour de Cassation de Florence du 14 juin 1886, la plupart des juridictions s'étaient ralliées au droit commun européen. Seules la Cour de Cassation de Turin

(1) En France, les clauses de non-responsabilité apparaissent dès le premier quart du XIX^e siècle, mais c'est seulement en 1864 qu'elles commencèrent à soulever des discussions. (Civ. C. 23 fév. 1864, D.P. 1864. 1. 166). Trois arrêts de principe de la Cour de Cassation ont reconnu leur validité et ont fixé la jurisprudence sur ce point : Civ. r. 14 mars 1877, D.P. 1877. 1. 449, Civ. r. 2 avril 1878, D.P. 1878. 1. 479, Civ. C. 23 juillet 1878, D.P. 1878. 1. 349.

et la Cour d'appel de Gênes avaient persévéré dans leur attitude. Elles se sont ralliées à leur tour, il y a une trentaine d'années, à la jurisprudence générale (1).

Mais si les clauses de non-responsabilité ont été reconnues valables sans aucune difficulté par la jurisprudence, elles sont tout au moins soumises à une interprétation restrictive. Les tribunaux (2) considèrent que ces clauses de non-responsabilité constituent une dérogation au droit commun, car elles modifient l'effet normal que doit comporter un connaissement ; ces clauses doivent être interprétées *stricto sensu* et ne peuvent pas être étendues par voie d'analogie à des cas non prévus. Par exemple on insère dans le connaissement une clause qui autorise l'armateur, en cas de perte d'un colis, à le remettre à destination, s'il le retrouve dans un certain délai, sans indemnité pour le retard. Les tribunaux (3) ont décidé que cette clause n'est applicable qu'autant qu'il y a eu réellement perte, et ne l'est pas si le défaut de délivrance à l'arrivée du navire, puis la livraison tardive des marchandises réexpédiées à destination proviennent d'une erreur d'arrimage, parce qu'il n'y a pas eu perte dans le sens prévu par la clause. Cette interprétation restrictive par la jurisprudence des clauses de non-responsabilité constituait en apparence un avantage pour les chargeurs. Mais son effet est tout à fait inattendu, car nous verrons par la suite que c'est elle qui devait contribuer largement au développement de ces clauses.

Paragraphe deuxième. — LA DOCTRINE ET LES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ.

La doctrine a reconnu, d'une manière presque unanime, la validité des clauses de non-responsabilité (4). Il faut cependant

(1) Cassation Turin, 27 juil. 1904, *Rev.*, t. 20, p. 461. Gênes, 14 juin 1909, *Rev.*, t. 25, p. 429.

(2) Trib. Com. Marseille, 3 déc. 1895, *Rev.*, t. 12, p. 495.

(3) Le Havre, 1898, *Rev.*, t. 14, p. 482.

(4) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 5^e édition,

excepter DESJARDINS (1) et BONNECASE (2), qui professaient la nullité de ces clauses, parce que, disaient-ils, les règles légales qui concernent la responsabilité sont à la base de l'organisation de la vie sociale et présentent essentiellement un caractère d'ordre public.

En faveur de la validité des clauses de non-responsabilité, on invoque le principe de la liberté des conventions ; c'est la définition du contrat de transport qui fait naître les obligations du transporteur et déterminer leur importance ; le contrat peut donc limiter ces obligations et décharger ainsi le transporteur d'une fraction plus ou moins grande de sa responsabilité. On ne veut pas, par là, permettre d'écarter conventionnellement la responsabilité qui résulte d'un dol ou d'une faute délictuelle ou quasi-délictuelle, car il s'agit là de règles d'ordre public auxquelles nul ne peut se soustraire ; mais il s'agit seulement de considérer la négligence dans l'exécution du transport comme ne constituant plus une violation de ce contrat.

Il est vrai que la *negligence clause* exonère l'armateur de la responsabilité du capitaine et des gens de l'équipage même en raison des fautes délictuelles ; certains connaissements vont même jusqu'à décharger l'armateur des dommages dus au vol ou à la baraterie du capitaine.

Mais, disent les partisans de la clause, elle ne constitue nullement une violation à la règle du droit commun sur la responsabilité des maîtres et commettants en raison des actes de leurs préposés, car le capitaine n'est pas un préposé ordinaire, il n'est pas sous la dépendance de l'armateur.

D'abord le choix du capitaine est limité par les règles administratives ; l'armateur ne peut pas confier le navire à n'importe qui ; il doit choisir parmi les personnes qui sont munies

t. 2., n° 744, p. 653. — DANJON, *Traité de droit maritime*, 2^e édition, t. 2, n° 843, p. 642. — RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e édition, t. 2, n° 1741, p. 689.

(1) DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime*, 1879, t. 2, n° 276, p. 62.

(2) BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, 1933, n° 511, p. 514.

d'un brevet spécial d'aptitude délivré par l'administration ; et même, dans certains cas, le choix ou la révocation du capitaine lui est enlevé.

Ensuite la nature spéciale de sa fonction assure au capitaine une indépendance à peu près absolue, et c'est pourquoi on interdit au capitaine de dissimuler sa responsabilité derrière celle de l'armateur ; qu'il s'agisse de la navigabilité du navire, de la conservation des marchandises ou de leur arrimage, le capitaine doit être et reste responsable.

A l'égard de ce préposé indépendant, l'armateur est donc dans une situation très particulière, la loi lui permet de s'assurer contre les prévarications et fautes du capitaine et des gens de l'équipage connues sous le nom de baraterie du patron (1). L'armateur peut donc se décharger sur un tiers de la responsabilité des actes de ce préposé, moyennant le versement d'une certaine somme qui constitue la prime d'assurance.

Mais supposons que ce tiers assureur soit justement le chargeur, et que la prime soit imputée sur le fret, on aura alors l'équivalent de la clause de négligence. Et si le chargeur ne veut pas prendre le risque à sa charge, il peut s'en décharger à son tour sur un tiers en faisant assurer ses marchandises et en versant, comme prime, la partie du fret que l'armateur lui a remboursée.

Il importe donc peu que l'armateur soit ou non responsable, on arrive toujours au même résultat, le chargeur sera, dans tous les cas, indemnisé de ses pertes, soit par l'assureur de l'armateur soit par son propre assureur.

« Il serait inexact, disent LYON-CAEN et RENAULT (2), de dire que par une clause d'irresponsabilité, l'armateur échapperait à la responsabilité sans faire aucun sacrifice pécuniaire. En réalité, par la clause litigieuse, l'affrèteur se rend assureur de l'armateur pour les fautes du capitaine et des gens de l'équipage. Il n'est pas douteux que l'affrèteur consent à payer un fret moins élevé,

(1) Article 353 Code Com.

(2) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 5^e édition, t. 5, n^o 744, p. 656.

que s'il avait la garantie de la responsabilité de l'armateur. La diminution de fret qu'il est difficile d'évaluer constitue une prime implicite. »

SECTION TROISIÈME. — Les diverses clauses de non-responsabilité.

La question de validité des clauses de non-responsabilité étant définitivement réglée, leur insertion devint absolument générale. Ces clauses se présentaient sous plusieurs formes : les unes exonéraient l'armateur des fautes commises par ses préposés maritimes (clause de négligence) ; d'autres visaient la responsabilité personnelle de l'armateur pour diminuer ou supprimer les obligations que lui impose normalement le contrat de transport (clause d'irresponsabilité personnelle) ; d'autres enfin limitaient sa responsabilité à un chiffre maximum, généralement assez faible, de dommages-intérêts (clauses limitatives de responsabilité).

Nous allons examiner successivement ces trois catégories de clauses dans le cadre d'interprétation de la jurisprudence française.

Paragraphe premier. — LA CLAUSE DE NÉGLIGENCE.

La clause de négligence est une clause par laquelle l'armateur stipule qu'il ne répond pas des actes du capitaine ou des gens de l'équipage qui ont pris en charge les marchandises transportées.

Voici la formule courante en France :

« La Compagnie ne répond pas des barateries, vices d'arrimage, négligences ou fautes quelconques du capitaine, des hommes d'équipage, mécaniciens, chauffeurs et toutes autres personnes embarquées ou travaillant à bord des navires ou des chalands, allèges ou gabares, ou à terre ou dans les magasins ou hangars, à quelque titre que ce soit, tant dans l'exploitation commerciale que pendant la navigation. »

C'est une dérogation au droit commun d'après lequel le commettant est responsable des actes de son préposé ; mais elle est justifiée, en matière maritime, par l'obligation où sont les armateurs de choisir leurs capitaines dans une catégorie de personnes jugées aptes par l'autorité publique à remplir cette fonction, et par l'impossibilité où ils sont de surveiller les agissements du capitaine. En outre, la jurisprudence considère que cette clause n'a rien de contraire à l'ordre public ni aux bonnes mœurs, c'est pourquoi elle la reconnaît comme valable (1).

I. — *Portée d'application de la clause de négligence.*

La clause n'est applicable qu'au contrat de transport maritime, il suffit pour cela que le chargeur accepte la clause par une signature au connaissement. Mais d'après la théorie de l'unité du contrat de transport, la clause s'applique même lorsque les marchandises sont sur quai, ou dans les cas de pertes ou d'avaries survenues au cours des opérations de chargement ou de déchargement.

En ce qui concerne les préposés visés par la clause, il faut distinguer les préposés maritimes et les préposés terrestres. La clause ne s'applique qu'aux préposés maritimes de l'armateur ; ce sont : le capitaine, les gens de l'équipage et le pilote. A ces personnes, il faut ajouter encore les ouvriers étrangers à l'équipage, mais qui travaillent sous les ordres du capitaine, par exemple dans les opérations d'arrimage qui rentrent dans les obligations légales du capitaine. Ces ouvriers, bien qu'ils soient des agents terrestres, sont assimilés aux hommes de l'équipage, par le fait qu'ils sont mis à la disposition du capitaine.

Pour les préposés de l'armateur qui ne sont pas placés sous les ordres du capitaine, et qu'on désigne sous le nom d'agents terrestres ou de préposés terrestres, la clause de négligence ne fait pas disparaître la responsabilité de l'armateur, elle n'a

(1) Civ. r. 14 mars 1877, D.P. 1877. 1. 449.

d'autre effet que de renverser le fardeau de la preuve. L'armateur est responsable des faits de ses préposés terrestres, que ce soit dans les ports d'attache ou dans les ports d'escale, toutes les fois qu'ils interviennent personnellement dans la réalisation du dommage.

La clause de négligence, à la différence de la clause d'irresponsabilité personnelle, exonère l'armateur de toutes les fautes provenant du capitaine ou des gens de l'équipage. Il n'y a donc pas lieu de distinguer les fautes lourdes ou légères, la clause s'applique même au cas de dol.

D'après la jurisprudence (1), la clause de négligence, rédigée en termes généraux, s'applique à toutes les fautes du capitaine, sans faire aucune distinction entre les fautes commises dans la gestion commerciale et celles commises dans la fonction nautique.

Cette distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales a été invoquée par les chargeurs afin d'éviter la rigueur de la clause de négligence. D'après cette opinion, la clause de négligence ne devrait s'appliquer uniquement qu'aux fautes nautiques ; l'armateur resterait responsable pour les fautes commerciales.

Mais les tribunaux (2) ont refusé de reconnaître cette distinction, car, disent-ils, les fonctions du capitaine aussi bien nautiques que commerciales, sont déterminées par la loi et constituent un ensemble qu'il n'est pas permis de diviser.

Par contre, la jurisprudence (3) a décidé que la clause de négligence n'affranchit pas l'armateur de la responsabilité des fautes commises au port d'attache du navire par le capitaine agissant sous sa direction et son contrôle. Car, si on a admis la validité de cette clause, c'est pour la raison d'impossibilité de contrôle. La clause n'aurait plus raison d'être valable si l'armateur pouvait surveiller les actes du capitaine.

(1) Bordeaux, 4 juin 1894, *Rev.*, t. 10, p. 192.

(2) *Id.*

(3) Paris, 5 mars 1895, D.P. 1896. 2. 178.

II. — *Effet de la clause de négligence.*

La clause de négligence a pour effet de supprimer le recours contre l'armateur. La faute du capitaine ou des hommes de l'équipage est considérée entre le chargeur et l'armateur comme le fait d'un tiers. Le chargeur ne peut donc recourir que contre l'auteur même de l'acte, recours souvent illusoire, car ces gens n'ont généralement pas de fortune suffisante pour dédommager le chargeur.

Si, à l'arrivée du navire au port de destination, le capitaine ne peut pas livrer les marchandises comme il a été prévu dans le contrat, la responsabilité contractuelle de l'armateur est engagée : il semble donc que ce dernier, qui invoque la clause de négligence pour se dégager de cette responsabilité, doive prouver la faute du capitaine ou des gens de l'équipage.

Telle n'est pas l'opinion d'une jurisprudence bien établie (1), qui décide que l'armateur peut se prévaloir de la clause de négligence sans avoir à rapporter la preuve que l'inexécution de l'obligation provient de la faute du capitaine.

Donc l'armateur, protégé par la clause de négligence, ne peut pas être poursuivi par le chargeur si les marchandises n'arrivent pas au port de destination ou arrivent avariées. Mais que devient le fret en ce cas ?

La jurisprudence (2) a décidé que l'armateur, couvert par la clause de négligence, est fondé à réclamer la totalité du fret convenu de même que les surestaries et les frais accessoires, dès que le navire est arrivé à destination, malgré la perte des marchandises. Et le chargeur, créancier du capitaine pour les pertes ou manquants, ne peut même pas opposer la compensation à l'encontre de l'armateur pour la somme qui représente le fret dont il lui est redevable.

(1) Civ. c., 18 juil. 1900, D.P. 1903. 1. 17.

(2) Rennes, 9 avril 1889, *Rev.*, t. 6, p. 414.

Par contre, la jurisprudence (1) admet que la clause de négligence insérée dans le connaissement ne produit qu'un effet relatif et ne peut être opposée qu'aux parties contractantes.

III. — *Perte du droit d'opposer la clause de négligence.*

L'armateur perd le droit d'opposer la clause de négligence dans 3 hypothèses :

1^o Dans le cas où il a commis une faute personnelle mêlée avec celle du capitaine ; par exemple, il a mis à la disposition du chargeur un navire en mauvais état de navigabilité (2).

2^o Quand il a ratifié l'acte accompli par le capitaine. C'est un cas assez rare (3).

3^o S'il a retiré un profit personnel de l'acte fautif du capitaine ; par exemple, le capitaine a trop chargé le navire pour percevoir un fret supplémentaire.

C'est la théorie de la faute lucrative, inventée par la jurisprudence (4), mais qui est critiquée comme aboutissant à une solution injuste, car le profit que l'armateur retirera de l'acte fautif du capitaine peut être minime, à côté de l'avantage qu'il pourrait avoir en se prévalant de la clause de négligence.

Paragraphe deuxième. — LA CLAUSE D'IRRESPONSABILITÉ PERSONNELLE.

C'est une clause par laquelle l'armateur déclare qu'il ne sera pas responsable si les marchandises ont subi des pertes ou avaries dans certains cas déterminés.

(1) Rouen, 6 fév. 1901, D.P. 1901. 2. 353.

(2) Paris, 3 nov. 1925, D.P. 1926. 2. 46. — Req., 4 juil. 1927, D.H. 1927, p. 414.

(3) Req., 2 juin 1886, Rev., t. 2, p. 132.

(4) Poitiers, 10 déc. 1898, Rev., t. 14, p. 468. — Req., 28 mars 1900, D.P. 1906. 1. 479.

La jurisprudence (1) reconnaît la validité de cette clause d'irresponsabilité personnelle, en tant qu'elle ne vise que les fautes légères et non intentionnelles. L'armateur ne peut donc pas s'exonérer de sa faute lourde ni de son dol c'est-à-dire de sa faute intentionnelle.

En outre, la jurisprudence (2) n'admet pas l'insertion dans le connaissance d'une clause d'irresponsabilité générale, parce que, d'une part, le contrat doit mettre toujours à la charge de l'armateur certaines obligations dont l'étendue mesure celle de sa responsabilité, et, d'autre part, parce que cette clause rendrait l'obligation facultative pour le débiteur.

Il existe cependant des clauses d'irresponsabilité générale dont la validité a été reconnue par la jurisprudence (3) pour des raisons spéciales, soit qu'elles visent certaines marchandises telles que : les objets de haute valeur, or, argent, bijoux, objets d'art, dont le vol est très fréquent ; les animaux vivants, parce qu'ils sont convoyés, et les marchandises chargées sur le pont, parce qu'elles sont plus exposées à des pertes ou avaries ; soit qu'elles visent les risques assurables, parce que le recours ne profiterait qu'à l'assureur.

Dans l'opinion générale, on s'accorde pour admettre que la clause d'irresponsabilité personnelle n'a pas pour effet de supprimer complètement la responsabilité de l'armateur, mais de renverser simplement le fardeau de la preuve : dans le cas où l'obligation n'a pas été exécutée, c'est au chargeur de prouver la faute du transporteur, mais une fois cette preuve faite, ce dernier reste responsable malgré la clause d'irresponsabilité. En effet, la clause d'irresponsabilité ne supprime que la responsabilité contractuelle, elle laisse toujours subsister la responsabilité délictuelle (4).

(1) Montpellier, 21 fév. 1898, D.P. 1903. 1. 20. — Bordeaux, 6 juil. 1920, *Rev.*, t. 32, p. 572.

(2) Montpellier, 21 fév. 1898, D.P. 1903, 1. 20.

(3) Aix, 27 déc. 1893, *Rev.*, t. 9, p. 492. — Trib. Com. Marseille, 30 mai 1911, *Rev.*, t. 27, p. 83.

(4) Caen, 11 fév. 1907, *Rev.*, t. 22, p. 750. — RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1772, p. 723.

Mais, suivant une autre opinion, la clause d'irresponsabilité personnelle aurait pour effet de décharger le transporteur de toute responsabilité, sauf le cas de dol ou de faute lourde, car il serait arbitraire de dénier l'effet qu'elle devrait produire d'après ses termes, et de lui en attribuer un qu'elle ne semble pas viser (1).

Les clauses d'irresponsabilité personnelle stipulées par les armateurs visent en général, soit la constatation du chargement, soit certaines avaries.

I. — *La clause d'irresponsabilité personnelle relative à la constatation du chargement.*

Ce sont les clauses « poids inconnu », « quantité inconnue », « nombre inconnu » ; les clauses relatives aux manques des marchandises, et deux clauses générales « que dit être » et « sans approuver » d'après lesquelles le capitaine déclare qu'il n'approuve pas les déclarations du connaissement.

La jurisprudence (2) a admis pleinement la validité de ces clauses, disant que le capitaine, tenu de délivrer les marchandises qu'il a reçues d'après les énonciations du connaissement, ne peut pas contrôler ces énonciations, en raison de la rapidité des opérations d'embarquement ; obligé de se fier aux déclarations du chargeur, il est parfaitement fondé à faire des réserves.

Mais certains tribunaux (3), se fondant sur cette raison, exigent que le capitaine soit vraiment dans l'impossibilité de contrôler l'embarquement des marchandises. Ils décident que le capitaine, qui, connaissant le tonnage de son navire, doit savoir nécessairement que les quantités exprimées ne peuvent pas trouver place à son bord, commet, en signant un connaissement

(1) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, 5^e éd., t. 5, n^o 749, p. 673.

(2) Civ. c., 29 déc. 1874, D.P. 1875. 1. 433.

(3) Douai, 28 juin 1881, D.P. 1883. 2. 137. — Req., 8 août 1882, D.P. 1883. 1. 249.

dont les énonciations sont visiblement mensongères, une faute lourde dont il demeure responsable envers le destinataire nonobstant la clause précitée.

La jurisprudence (1) interprète la clause d'irresponsabilité relative à la constatation du chargement comme une négation de la valeur probante du connaissement et comme une véritable clause de non-responsabilité.

Cette clause a donc pour effet de détruire la valeur probante du connaissement. Le réceptionnaire ne peut pas invoquer les mentions du connaissement pour exiger du capitaine la livraison des marchandises qui y sont portées ; c'est lui qui doit faire la preuve de la consistance du chargement, et il peut la faire par tous les moyens, aveu, serment, même par présomption notamment par les bulletins de la Douane.

Cette preuve faite, la clause aura un autre effet, celui de détruire la responsabilité contractuelle de l'armateur ; elle décharge celui-ci de sa responsabilité pour les manquants ou avaries survenus aux marchandises transportées. Le chargeur doit donc prouver, non seulement la consistance du chargement, mais encore la faute de l'armateur.

Par contre, la jurisprudence (2) interprète ces clauses d'irresponsabilité relative à la constatation du chargement d'une manière restrictive ; ces clauses ne peuvent être appliquées qu'au fait qu'elles visent. Par exemple la clause « poids inconnu » n'empêche pas le transporteur d'être responsable du nombre de colis.

II. — *La clause d'irresponsabilité personnelle relative à certaines avaries.*

C'est la clause par laquelle l'armateur déclare qu'il ne sera pas responsable si les pertes, les avaries ou les retards survenus aux marchandises transportées rentrent dans les cas expressé-

(1) Trib. Com. Le Havre, *Rev.*, t. 15, p. 323.

(2) Trib. Com. Bordeaux, 9 nov. 1888, *Rev.*, t. 4, p. 556.

ment énumérés dans le connaissement. C'est ce que les Anglais appellent les cas exceptés. On y trouve pêle-mêle des cas de force majeure et des cas de responsabilité.

En France, la formule courante est ainsi libellée :

Règle I. Sauf les exceptions prévues dans les règles qui suivent, l'armateur assume les responsabilités suivantes : 1^o il est responsable de ce que, au moment du départ du navire, celui-ci soit dûment aménagé et outillé réglementairement, équipé et approvisionné, en bon état de navigabilité, et à même d'accomplir le voyage projeté, exception faite pour les défauts ou vices cachés ; 2^o l'armateur est responsable des fautes commises par ses préposés dans l'arrimage réglementaire, la conservation, la manutention et la livraison de la cargaison.

Règle II. L'armateur n'est pas responsable des dommages, avaries et pertes causés : 1^o par force majeure, fortune de mer, incendie, explosion, abordages, échouements, et autres accidents de la navigation ; 2^o par les guerres, les pirates, la baraterie, le pillage, le vol (à moins que le pillage ou vol ait été commis par l'équipage du navire), par arrêts ou contraintes des souverains, gouvernants ou gouvernements, par jet ou prise, par fumigation, désinfection ou autres mesures sanitaires ordonnées par l'autorité, par mutinerie, émeutes, boycottage, grève ou lock-out ; 3^o par l'éclatement ou l'explosion de chaudières ou de conduites, par rupture d'arbre, d'appareils d'extinction et d'appareils de chargement, par vice quelconque du navire, de ses agrès, machines, chaudières et accessoires (sauf le cas de défauts ou vices apparents) ; 4^o par la vermine, les rats, par la piqure des vers, la rouille, le suintement, la décomposition, le déchet de route ou la diminution de quantité tenant à la nature de la marchandise, la casse, la chaleur, la pluie, les influences climatiques, l'oxydation, ou les effets résultant de ces causes, les dégâts au débarquement ou les dommages inhérents à la nature des marchandises embarquées, par l'emballage insuffisant, trop faible ou contraire aux règlements, par absence ou insuffisance d'adresse, de désignation ou marque, effacement ou disparition des marques, numéros, adresses, alors même que des actes illé-

gaux, des négligences, des erreurs ou des fautes du pilote, du capitaine, de l'équipage ou d'autres personnes employées à son service, auraient contribué à déterminer ou aggraver les dommages, les accidents ou les pertes ci-dessus énumérées. L'armateur a le droit, même dans ce cas, de demander aux intéressés leur contribution aux avaries grosses.

En ce qui concerne les effets de la clause d'irresponsabilité relative à certaines avaries, il faut faire ici une distinction entre la clause relative à certains états d'avaries, et la clause relative à certaines causes d'avaries. Cette dernière est subordonnée à une condition précise, la démonstration de la cause de l'avarie ou du retard. Cette preuve incombe au transporteur, parce que c'est lui qui invoque l'exception. En fait cette règle n'est pas nettement aperçue, parce que les connaissements mélangent dans leurs énumérations les états d'avaries et les causes d'avaries.

Lorsqu'il a été établi que l'avarie rentre dans l'énumération prévue par le connaissement, l'effet normal de la clause serait d'exonérer de plein droit l'armateur de toute responsabilité.

Ce n'est pourtant pas l'opinion de la jurisprudence (1) qui admet ici encore que la clause d'irresponsabilité n'a pas pour effet de faire disparaître la responsabilité délictuelle de l'armateur. Le chargeur ou le destinataire pourra donc, malgré la clause d'irresponsabilité, agir contre l'armateur s'il arrive à prouver que l'avarie est due à une faute de ce dernier. Par exemple, la marchandise arrive avariée, l'armateur a prouvé que l'avarie est due à l'incendie, or l'incendie rentre dans les cas exceptés, il n'est donc pas responsable ; mais s'il est prouvé que l'incendie est dû à une faute de sa part, telle que mauvaise installation électrique, dans ce cas alors, il doit répondre envers le chargeur.

Paragraphe troisième. — LA CLAUSE LIMITATIVE DE RESPONSABILITÉ.

L'armateur stipule dans le connaissement que dans les cas où sa responsabilité serait engagée, elle ne pourra dépasser une

(1) Trib. Com. Le Havre, 20 déc. 1886, *Rev.*, t. 2, p. 681.

certaine somme. C'est surtout pour les marchandises dont la valeur n'est pas déclarée : l'armateur, craignant que sa responsabilité ne soit trop étendue, se couvre par une clause qui la limite tantôt à une somme déterminée, tantôt à tant par kilo, par mètre cube ou par colis. S'il y a déclaration de valeur des marchandises transportées, c'est cette valeur qui constitue le maximum que le chargeur pourra réclamer, alors même qu'il arriverait à prouver que la valeur réelle de ces marchandises est plus grande.

La jurisprudence (1) reconnaît la validité de cette clause limitative de responsabilité parce qu'elle constitue en quelque sorte une clause pénale. Mais la clause serait nulle si elle fixait l'indemnité à un chiffre tellement minime qu'elle pourrait aboutir indirectement à une exonération totale de la responsabilité de l'armateur.

La clause limitative de responsabilité a pour effet de limiter l'indemnité, à la somme prévue dans tous les cas où les marchandises auront subi des dommages, même s'ils sont dus à une faute de l'armateur. Le réceptionnaire ne pourra jamais exiger une indemnité plus grande, sous le prétexte que la responsabilité délictuelle de l'armateur est engagée.

La jurisprudence (2), en admettant la validité de cette clause limitative de responsabilité, reconnaît cependant qu'elle ne s'applique pas dans le cas de dol ou de fraude de l'armateur, ainsi que de faute lourde, qui est assimilée au dol, et dans le cas où l'armateur a retiré un profit de la faute. Mais c'est au chargeur d'en faire la preuve.

Une fois ce principe admis, les tribunaux (3) ont essayé de protéger les chargeurs, en interprétant largement la faute lourde. Mais la Cour de Cassation (4) a mis fin à cet abus, en décidant qu'elle contrôlerait désormais la qualification de la faute par les tribunaux.

(1) Aix, 23 nov. 1928, *Rev.*, t. 7, p. 55.

(2) Civ. c., 19 juin 1926, *Rev.*, t. 4, p. 698.

(3) Civ. c., 19 juin 1926, *Rev.*, t. 4, p. 698.

(4) Civ. c., 19 juin 1928, *Rev.*, t. 4, p. 698.

SECTION QUATRIÈME. — Les abus des clauses de non-responsabilité.

Paragraphe premier. — L'EXTENSION DES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ.

Grâce à l'appui qu'elles recevaient aussi bien du côté de la jurisprudence que du côté de la doctrine, les clauses de non-responsabilité ont pris un développement considérable depuis la deuxième moitié du XIX^e siècle. DESJARDINS (1), adversaire résolu de ces clauses, l'avait déjà prévu comme une suite nécessaire et fatale de la reconnaissance de leur validité. « Que l'on veuille ou non, disait-il, les armateurs s'empareront de cette jurisprudence (Cassation, 14 mars 1877) ; cette clause est trop commode pour qu'ils ne l'insèrent pas dans tous les connaissements, elle deviendra de style. »

En France on a reproché à la jurisprudence d'avoir favorisé le développement des clauses de non-responsabilité en leur donnant une interprétation des plus extensives. Les reproches visent particulièrement les décisions des tribunaux, qui permettent à l'armateur de se prévaloir des clauses de négligence sans avoir besoin de prouver la faute du capitaine, et celles qui appliquent les clauses de négligence non seulement au capitaine et aux gens de l'équipage, mais encore aux agents terrestres de l'armateur qui sont mis temporairement à la disposition du capitaine (2).

Ces reproches ne semblent pas être bien fondés. Dans l'état actuel de la jurisprudence française, il est impossible de soutenir que les tribunaux ont interprété d'une manière extensive les clauses d'exonération et par là ont contribué à leur développement. Tout au contraire, il n'est pas de point qu'ils aient plus fermement maintenu que le caractère exceptionnel de ces

(1) DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime*, t. 2, p. 276.

(2) V. *infra*, Première Partie, Chapitre 2^e, Section 3^e, paragraphe 1^e, I et II.

clauses et la règle d'interprétation stricte qui en découlait nécessairement. Et c'est précisément la rigueur de cette interprétation stricte qui a amené les armateurs à compléter le texte des clauses au fur et à mesure qu'une décision de justice venait à en relever l'insuffisance.

Par exemple, les tribunaux (1), ayant admis qu'une clause du connaissement suffisait à autoriser le chargement sur le pont, au risque des chargeurs pour la navigation au long cours ou au grand cabotage, exigeaient cependant que le capitaine donnât au chargeur avis formel du chargement ainsi effectué, afin de lui permettre de faire, en temps utile, à ses assureurs, la déclaration exigée pour l'assurance des marchandises de pontée : ils décidaient que le défaut d'avis engageait la responsabilité du capitaine et celle de l'armateur. Le connaissement fut alors modifié en conséquence, et on ajouta une clause qui déchargea l'armateur de l'obligation d'aviser le chargeur.

Paragraphe deuxième. — SITUATION PRIVILÉGIÉE DU TRANSPORTEUR.

Ces compléments successifs avec l'extension progressive ainsi réalisés dans les clauses de non-responsabilité avaient placé le chargeur dans une situation intolérable. L'armateur, entouré par une triple enceinte : clause de négligence, clause d'irresponsabilité personnelle et clause limitative de responsabilité, se voyait protégé contre toutes les réclamations. Le texte de ces clauses se précisait et s'étendait de telle sorte que le connaissement n'avait plus aucune valeur en faveur du chargeur et était devenu un véritable document d'irresponsabilité pour l'armateur.

L'usage abusif de ces clauses de non-responsabilité a ainsi bouleversé l'aspect pratique du contrat de transport et a fait de l'irresponsabilité la règle du commerce maritime.

(1) Trib. Com. Nantes, 11 juillet 1896, *Rev.*, t. 12, p. 487.

Il est vrai que nous sommes ici dans le domaine de droit conventionnel : seulement pour qu'il n'y ait pas d'injustice, il faut que les contractants soient libres de discuter les conditions du contrat. Or ce n'est pas le cas des chargeurs. S'ils sont libres de faire ou non transporter leurs marchandises, il ne semble pas qu'ils puissent discuter les clauses du contrat de transport.

D'abord les chargeurs ne sont pas en général en relation directe avec les armateurs. Les connaissements sont conclus par l'intermédiaire des courtiers maritimes qui s'adressent aux compagnies de navigation et acceptent sans discuter les clauses qu'elles offrent. Ensuite les chargeurs ou leur courtier, qui veulent expédier des marchandises à une destination déterminée, n'ont pas toujours le choix entre plusieurs compagnies, et, quand ils l'ont, ces compagnies se sont accordées pour adopter des connaissements-types où elles déclinent la responsabilité dans des termes analogues.

Ainsi on peut dire que les usages créés par l'emploi concerté de formules identiques, constituent un droit corporatif unilatéral, une sorte de violence juridique qui détruit la loi par une convention inégale.

Paragraphe troisième. — LES INCONVÉNIENTS DES CLAUSES DE NON-RESPONSABILITÉ.

A vrai dire, les chargeurs ne sont pas laissés à découvert devant ces clauses de non-responsabilité. Très fréquemment, ils assurent leurs marchandises quand elles représentent une valeur assez importante ; et nous avons vu qu'il ne leur en coûte ni plus cher ni meilleur marché, puisque la réduction du fret est à peu près équivalente à la prime supplémentaire d'assurance.

Mais ces clauses présentent un inconvénient singulièrement grave, qui est de laisser l'armateur indifférent aux marchandises qui lui sont confiées. Exposant les inconvénients qu'entraîne la pratique des clauses de non-responsabilité, M. RIPERT (1), qui

(1) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1800, p. 760.

est loin d'être un adversaire systématique de ces clauses, résumait ainsi les critiques en grande partie fondées, selon lui, qu'on pouvait diriger contre elles, non sans déclarer, d'autre part, que les prétentions des chargeurs étaient à leur tour excessives et que, plus modérées, elles auraient sans doute déjà triomphé : « Les règles légales de responsabilité ont été écrites pour que chaque personne soit tenue de suivre une conduite telle que son action ne nuise pas à autrui. Lui imposer une responsabilité, c'est créer à sa charge des devoirs, qu'elle est tenue de respecter. Si elle peut s'affranchir de ses devoirs, elle va se permettre impunément des actes nuisibles. C'est justement ce qui est arrivé dans le transport maritime ; des négligences incroyables ont été constatées ; la casse, les vols se sont multipliés ; on a pu dire que, dans le transport par mer, l'armateur délivre les marchandises où il veut, s'il le veut, et dans l'état qu'il lui plaît. »

CHAPITRE TROISIÈME

LES RÉFORMES LÉGISLATIVES DANS DIVERS PAYS.

L'immunité exorbitante que créaient, au profit de l'armateur, les clauses de non-responsabilité, avait soulevé un mouvement très vif de réaction. Les chargeurs portèrent tout d'abord le débat devant les tribunaux ; sauf quelques succès fragmentaires et transitoires, le résultat leur fut nettement défavorable ; une jurisprudence fermement établie a consacré, comme nous l'avons vu, leur défaite définitive. Vaincus sur ce terrain, ils cherchèrent des revanches dans d'autres directions. Dans plusieurs pays, ils ont obtenu satisfaction par des réformes législatives. En France de nombreuses tentatives furent faites pour arriver à la solution du conflit, soit par voie législative, soit par le moyen d'un accord élaboré entre les intéressés. Tous ces efforts se révélèrent inopérants.

Nous allons voir successivement dans une section première, la réforme opérée par l'*Harter Act* américain ; puis, dans une deuxième section, les réformes dans les dominions anglais ; ensuite, dans une troisième section, les réformes dans les autres pays (Japon et Maroc français) ; et enfin, dans une quatrième section, les projets de réforme de la législation française.

SECTION PREMIÈRE. — L'Harter Act américain.

Les États-Unis ont pris l'initiative de résoudre ce conflit entre les chargeurs et les armateurs par une loi fédérale du 1^{er} août 1893, appelée couramment l'*Harter act*, d'après le nom de son promoteur.

Paragraphe premier. — LES RAISONS D'INTERVENTION DES
LÉGISLATEURS AMÉRICAINS.

Pour bien comprendre la situation, il faut ici retenir l'état du commerce maritime des États-Unis en 1893. A ce moment, les États-Unis étaient encore un pays essentiellement commerçant et industriel, la marine marchande américaine était assez médiocre et la plupart des transports maritimes s'opéraient sous pavillons étrangers, surtout anglais, scandinave et français. Cependant le commerce d'exportation avait déjà une importance considérable. Il était donc naturel que, dans ce pays où l'industrie de l'armement commençait à peine à se développer, l'intérêt des chargeurs, qui étaient des nationaux, importât plus que l'intérêt des armateurs, qui étaient des étrangers. Aussi dès le début, la jurisprudence américaine (1), cédant à la tendance de l'intérêt national, avait-elle déclaré nulles toutes les clauses de non-responsabilité insérées dans le connaissement. Mais les armateurs avaient cherché à éviter cette jurisprudence trop rigoureuse, en soumettant le contrat de transport à la loi de leur pays, c'est-à-dire dans la plupart des cas à la loi anglaise. Or, cette pratique portait atteinte à la fois aux chargeurs américains qui ne bénéficiaient plus de la protection jurisprudentielle, et aux armateurs américains qui se trouvaient être dès

(1) Cour du district sud de New-York, 2 déc. 1886, *Rev.*, t. 3, p. 364.
— Cour suprême des États-Unis, 5 mars 1889, *Clunet* 1890, p. 153.

lors les seuls à supporter le poids d'une jurisprudence rigoureuse et étaient ainsi défavorisés par rapport aux armateurs étrangers. C'est là la raison qui a amené les législateurs américains à intervenir, pour protéger leurs nationaux, par la loi fédérale du 1^{er} août 1893 dont nous jugeons utile de reproduire le texte.

HARTER ACT

ARTICLE PREMIER. — Il sera illégal de la part des directeur, agent, capitaine ou armateur de tout navire faisant le transport des marchandises entre ports américains, ou entre ports américains et ports étrangers, d'insérer dans tout connaissement ou papier d'embarquement : une clause, stipulation ou convention quelconque aux termes de laquelle il ou ils ne seront pas responsables des pertes ou avaries résultant de négligence, faute ou défaut dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenable de toutes les marchandises légales, ou biens qui leur sont confiés. Toute expression ou clause insérée à cet effet dans les connaissements ou papiers d'embarquement sera nulle, non avenue et sans effet.

ARTICLE DEUXIÈME. — Il sera illégal de la part de l'armateur, capitaine, agent ou administrateur d'un navire quelconque, faisant le transport des marchandises ou biens en provenance d'un port des États-Unis, et entre ces ports et des ports étrangers, d'insérer dans un connaissement ou papier d'embarquement, une stipulation ou convention aux termes de laquelle les obligations pour le ou les armateurs du navire de faire diligence raisonnable pour équiper, armer, approvisionner et préparer convenablement le navire, et pour le mettre en état d'exécuter le contrat et de mener le transport à bonne fin, ou aux termes de laquelle les obligations du capitaine, des officiers, agents ou employés, de soigneusement manier, arrimer, sauvegarder et délivrer la cargaison, seraient de moins du monde diminuées, atténuées ou éludées.

ARTICLE TROISIÈME. — Si l'armateur d'un navire transportant des marchandises et des biens à destination ou au départ d'un port quelconque des États-Unis a fait diligence raisonnable pour mettre le navire en état d'exécuter le contrat, et convenablement armé, équipé et approvisionné, ni le navire, ni ses armateurs, agents ou affrêteurs ne seront responsables des avaries ou pertes résultant de fautes ou erreurs dans la navigation et l'administration (*management*) du navire, des dangers de la mer ou autres eaux navigables, acte de Dieu ou des ennemis publics,

ou des défauts naturels, qualité ou imperfection de la chose transportée, ou de l'insuffisance d'emballage, ou de la saisie par les voies légales, ou des pertes résultant d'un acte ou d'une omission quelconque de l'expéditeur ou du propriétaire de la marchandise, son agent ou représentant, ou d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage à la mer d'hommes ou de biens, ou de tout déroutement occasionné par ce sauvetage.

ARTICLE QUATRIÈME. — Il sera du devoir des armateurs, capitaines ou agents de tout navire faisant le transport des marchandises ou biens entre ports américains, ou entre ports américains et ports étrangers, de délivrer aux expéditeurs de toute marchandise légale, un connaissement ou papier d'embarquement indiquant entre autres choses, les marques nécessaires pour faire reconnaître les colis, si le poids est fixé par le transporteur ou le chargeur, l'état apparent ou la condition des marchandises ou biens remis à l'armateur, au capitaine ou à l'agent du navire pour être transportés et reçus par lui, et le dit document constituera une présomption que les marchandises qui y sont décrites ont été reçues.

ARTICLE CINQUIÈME. — Pour la violation de l'un quelconque des articles de cette loi, l'agent, l'armateur ou le capitaine du navire qui se sera rendu coupable de cette violation, et qui refusera de délivrer, quand on le lui demandera, un connaissement, comme il est stipulé ci-dessus, sera passible d'une amende maximum de deux mille dollars. Le montant de l'amende et les frais encourus pour cette violation auront pour gage le navire dont l'agent, l'armateur, ou le capitaine s'est rendu coupable de la dite violation, et en conséquence des poursuites pourront être exercées contre le dit navire devant n'importe quelle Cour de District des Etats-Unis dans la juridiction de laquelle le navire pourra être trouvé. Une moitié de cette amende reviendra à la partie lésée par la dite violation, et l'autre moitié au gouvernement des Etats-Unis.

ARTICLE SIXIÈME. — Cette loi ne sera pas considérée comme modifiant ou rapportant les articles 4.281, 4.282 et 4.283 des Statuts Révisés des Etats-Unis ou tout autre Statut établissant la responsabilité des navires, de leurs armateurs ou représentants.

ARTICLE SEPTIÈME. — Les articles 1 et 4 de la présente loi ne s'appliqueront pas au transport des animaux vivants.

ARTICLE HUITIÈME. — La présente loi sera exécutoire à partir du 1^{er} juillet 1893.

Paragraphe deuxième. — L'ANALYSE DE L'Harter Act.

I. — *Les buts de la loi du 1^{er} août 1893.*

La loi du 1^{er} août 1893 a pour but de soustraire les transports maritimes, au départ des ports des États-Unis, à l'application de certaines clauses de non-responsabilité insérées dans les connaissements.

Les obligations du transporteur sont désormais fixées par des dispositions légales, dont il ne lui appartient plus de s'échapper par une convention contraire. Toute clause de non-responsabilité insérée dans le connaissement est nulle et non avenue, et le connaissement reprend ainsi toute sa valeur de preuve. Bien mieux, cette valeur de preuve a été encore renforcée : le connaissement constitue désormais une présomption au profit du chargeur, il fera preuve de la « *prima facie evidence* », c'est-à-dire il fera foi, jusqu'à la preuve contraire, de la réception des marchandises qui y sont décrites.

Mais le but principal de la loi est de protéger les chargeurs américains contre l'application conventionnelle des lois étrangères, et de rétablir l'égalité entre les armateurs américains et les armateurs étrangers ; c'est pourquoi la loi a été déclarée applicable à tous les navires américains ou étrangers ayant leur point de départ dans un port quelconque des États-Unis.

II. — *La distinction des fautes nautiques et des fautes commerciales.*

Pour ménager le développement de la marine américaine, la loi déclare que le transporteur sera exonéré de plein droit et sans qu'aucune clause ne soit stipulée, de la responsabilité en raison des fautes ou erreurs commises par le capitaine dans la navigation et l'administration (*management*) du navire, pourvu qu'il ait fait, avant le départ, la diligence convenable (*due diligence*) pour que le navire soit en état de tenir la mer et pour qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné.

L'*Harter Act* fait donc la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales. On en a donné la raison suivante : Le capitaine, pendant le voyage en mer, échappe à l'autorité de l'armateur dans l'exécution de sa mission ; on doit s'en remettre à sa compétence technique, certifiée par l'autorité publique. Il a paru légitime de substituer sa responsabilité à celle de la compagnie.

Mais nous avons vu que, dans la pratique, cette distinction est très difficile à faire. L'interprétation du mot « navigation » ne soulève aucune difficulté ; les fautes commises « in navigation » sont les fautes nautiques proprement dites : erreurs de route, erreurs de feux, direction défectueuse du navire, etc... Mais pour les fautes « in the management », certains tribunaux (1) y voyaient les fautes commises dans l'administration du navire, les fautes commerciales par opposition aux fautes nautiques commises in navigation. Mais c'est inexact : en réalité, d'après le texte de la loi, le « management » comprend tous les actes de la conduite nautique du navire, qui peuvent être considérés comme conséquence immédiate de la navigation. Il comprend donc les fautes nautiques qui sont, soit les fautes commises en cours de route et qui dans les ports auraient eu le caractère de fautes commerciales, soit plutôt, et sans avoir égard au lieu où elles ont été commises, celles qui se rapportent à la bonne navigation du navire sans rentrer dans la direction nautique.

Constituent par exemple des fautes « in the management » : les fuites d'eau dans la canalisation du navire ; le remplissage maladroit du water-ballast pendant le déchargement ; la fermeture défectueuse du trou d'homme du water-ballast ; le fonctionnement défectueux des appareils du bord, le défaut d'obturation des trous de rivets ; le défaut de pompage ainsi que le défaut de surveillance du fonctionnement des pompes ou des tubes de sondage (2).

(1) Aix, 24 déc. 1891, *Rev.*, t. 7, p. 408.

(2) C. district sud de New-York, 24 déc. 1900, *Rev.*, t. 16, p. 874.
— Haute Cour de justice d'Angleterre, 5 nov. 1895, *Rev.*, t. 11, p. 630.
— Trib. Com. Anvers, 27 janv. 1923, *Droit maritime français*, 1923,

III. — *La notion de due diligence dans les obligations du transporteur.*

Telle est la distinction des fautes nautiques et commerciales dans la loi américaine. Mais ce ne sont pas là les seules innovations de la loi. L'*Harter Act* a encore introduit la notion de diligence raisonnable (*due diligence*) dans l'obligation du transporteur maritime. En effet, l'article 1^{er} de la loi emploie les expressions suivantes : « le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenable » ; de même dans l'article 2 : « faire diligence raisonnable pour équiper, armer, approvisionner et préparer convenablement le navire » ; enfin dans l'article 3 : « Si l'armateur... a fait diligence raisonnable pour mettre le navire en état d'exécuter le contrat ».

Cette innovation est le résultat d'un développement de certaines tendances du droit coutumier anglais dans le droit américain. En effet, dans le « common law » anglais, la conception de la force majeure n'est pas aussi rigoureuse que dans le droit français. L'*Act of God* n'est pas un obstacle absolument infranchissable, mais seulement un accident imprévu qui n'eût pu être empêché par l'intervention de la prévoyance qu'on peut raisonnablement attendre du voiturier. De la conception de la force majeure, cette notion s'est ainsi étendue dans l'*Harter Act* à la conception même de l'objet de l'obligation. L'armateur doit faire la diligence raisonnable pour armer, équiper et approvisionner le navire, et pour opérer le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenable des marchandises.

Mais qu'entend-on par diligence raisonnable ? Par diligence raisonnable (*due diligence*), il faut entendre, non pas un maximum de vigilance ou de précautions qu'on ne peut exiger de personne, mais une diligence moyenne qu'un bon armateur ne manquera pas d'apporter dans l'expédition maritime (1). L'ar-

p. 442. — Haute Cour de justice d'Angleterre, 19 nov. 1902, *Rev.*, t. 18, p. 710. — Trib. Com. Anvers, 11 mai 1923, *Dor*, t. 3, p. 240. — Cour du district sud de New-York, 31 oct. 1912, *Rev.*, t. 18, p. 890.

(1) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e édition, t. 2, n^o 1809, p. 768.

mateur doit donc fournir un navire en bon état de navigabilité, bien construit ou, s'il a été endommagé, bien réparé, il doit munir le navire des appareils convenables pour le transport de la cargaison (1). La due diligence se manifeste également dans le choix du capitaine, l'armateur doit choisir un capitaine, non seulement compétent, mais encore habituellement diligent dans l'accomplissement de sa fonction ou qu'il soit fondé à croire tel (2). La due diligence ne se présume pas : c'est à l'armateur à prouver qu'il a fait la diligence nécessaire, faute de quoi il doit être considéré comme responsable des dégâts survenus aux marchandises (3).

Cette notion de due diligence constitue une innovation très importante dans le domaine de la responsabilité. Elle donne un caractère particulier à l'obligation du transporteur : cette obligation cesse d'avoir le caractère absolu que le droit commun lui avait accordé.

Dans le droit commun, l'objet du transport maritime est de remettre à un port désigné la marchandise, à l'expéditeur, dans l'état où celui-ci l'a lui-même délivrée à l'embarquement. C'est ce résultat qui forme l'objet de l'engagement et qui est dû par le transporteur. Il ne peut être dégagé de son obligation qu'en prouvant la faute de l'expéditeur, le vice propre de la marchandise ou les cas fortuits ou de force majeure.

Dans l'*Harter Act*, avec la notion de due diligence, l'objet de l'obligation du transporteur n'est plus la livraison de la marchandise à l'arrivée, mais la prestation de son concours raisonnable au transport. L'armateur dispose d'une entreprise agencée pour la navigation, il met cette entreprise, avec tous les moyens qu'elle comporte et son activité diligente, à la disposition de l'expéditeur. Il ne promet pas un résultat, la délivrance à bon port, mais un concours technique.

(1) Cour district de l'Orégon, 7 oct. 1907, *Rev.*, t. 23, p. 551. — Cour d'appel des Etats-Unis (5^e circuit), 20 déc. 1910, *Rev.*, t. 27, p. 136. — Cour suprême des Etats-Unis, 19 oct. 1903, *Rev.*, t. 19, p. 782.

(2) Cour district est de New-York, 2 août 1905, *Rev.*, t. 21, p. 680.

(3) Paris, 6 mars 1925, D. H. 1925, p. 333.

L'*Harter Act* a donc marqué, dans une certaine mesure, un retour à la conception ancienne qui considère le contrat de transport maritime comme un louage. Cette transformation du caractère de l'obligation du transporteur constitue évidemment une mesure en sa faveur, puisque son sort se trouve amélioré. C'est là la contre-partie de l'interdiction des clauses de non-responsabilité que la nouvelle loi lui a imposée.

SECTION DEUXIÈME. — Les réformes législatives dans les dominions anglais.

L'*Harter Act* a ainsi inauguré l'ère du mouvement de réaction contre les clauses de non-responsabilité. Après les Etats-Unis, plusieurs pays vont prendre les mêmes mesures. Nous allons voir tout d'abord les dominions britanniques qui ont copié presque textuellement l'*Harter Act*.

En Angleterre même jusqu'en 1919, la question d'une réforme législative concernant les clauses de non-responsabilité n'a jamais pu être envisagée devant la résistance énergique des armateurs. Mais il n'en a pas été ainsi dans ses dominions. Ces pays avaient une situation économique analogue à celle des Etats-Unis, ils étaient presque exclusivement chargeurs, leur flotte marchande était peu développée, et tous étaient tributaires de l'Angleterre pour les transports maritimes. Ils trouvaient trop sévères les clauses de non-responsabilité et profitaient de leur jeune indépendance pour suivre l'exemple des Etats-Unis et secouer le joug de la métropole.

Paragraphe premier. — L'Australie.

C'est l'Australie qui, en 1904, inaugura la série par sa loi sur le transport maritime des marchandises (*Sca Carriage of Goods Act*), dont le texte est conçu dans les termes suivants :

SEA CARRIAGE OF GOODS ACT

ARTICLE PREMIER. — La présente loi sera votée sous le titre : Sea Carriage of Goods Act 1904.

ARTICLE DEUXIÈME. — La présente loi entrera en vigueur le premier janvier 1905.

ARTICLE TROISIÈME. — Dans la présente loi, « marchandises » comprend toutes espèces de denrées, objets et choses, à l'exception des animaux vivants.

ARTICLE QUATRIÈME. — La présente loi ne s'appliquera qu'aux navires transportant des marchandises d'une place en Australie à une autre place en dehors de l'Australie, ou d'un Etat à un autre Etat, et aux marchandises transportées ou reçues pour être transportées dans ces navires.

La présente loi ne s'appliquera pas aux connaissements ou documents analogues établis avant le 30 juin 1905, en exécution d'un contrat ou d'un accord avant le 17 novembre 1904.

ARTICLE CINQUIÈME. — Quand un connaissement ou document analogue contient une clause, convention ou accord par lequel :

a) Le propriétaire, affrèteur, capitaine ou agent d'un navire ou le navire lui-même sont exonérés de responsabilité pour perte ou dommage à des marchandises, résultant soit de la tenue défectueuse ou mauvaise de la cale du navire ou de toute autre partie du navire dans laquelle les marchandises sont transportées, soit de négligence, omission ou faute dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin, ou le déchargement des marchandises reçues par eux ou par l'un d'eux pour être transportées dans ou par le navire ;

b) Toutes les obligations du propriétaire ou affrèteur de tout navire d'exercer la diligence nécessaire (*due diligence*), de fournir au navire l'équipage, l'équipement et l'approvisionnement convenables, de mettre et de maintenir le navire en état de navigabilité, de mettre et de maintenir les cales, les chambres de réfrigération et les chambres froides ainsi que toutes les autres parties du navire dans lesquelles les marchandises sont transportées en état de les recevoir, de les transporter et de les abriter, sont restreintes, affaiblies ou supprimées de quelque manière que ce soit ;

c) Les obligations du capitaine, des officiers, des agents ou servants de tout navire, de manier et d'arrimer avec soin les marchandises, d'en prendre soin, de les préserver et de les délivrer convenablement, sont restreintes, affaiblies ou supprimées de quelque manière que ce soit ;

Ces clauses, conventions ou pactes seront illégaux, nuls et non avenus et de nul effet.

ARTICLE SIXIÈME. — Toutes les parties à un connaissement ou à un autre acte concernant le transport de marchandises d'une place en Australie à une autre place hors d'Australie seront réputées avoir voulu contracter, conformément aux lois en vigueur au lieu de chargement et toute stipulation ou convention contraire ou tendant à éviter ou à réduire la compétence des cours du common wealth ou d'un État concernant le connaissement ou document sera illégale, nulle et non avenue et de nul effet.

ARTICLE SEPTIÈME. — Le propriétaire, affréteur, capitaine ou agent d'un navire ne doit pas :

a) Insérer dans un connaissement ou document toute clause, convention ou pacte déclaré illégal par le présent acte ;

b) Ou faire signer ou exécuter un connaissement ou document contenant une clause, convention ou pacte déclaré illégal par le présent acte.

Pénalité : cent livres.

ARTICLE HUITIÈME. — 1) Tout connaissement concernant des marchandises est réputé contenir une stipulation exigeant que le navire soit, au début du voyage, en état de navigabilité à tous égards, et convenablement pourvu d'hommes d'équipage, d'équipement et de ravitaillement.

2) Tout connaissement concernant des marchandises est réputé, sauf preuve d'une intention contraire, contenir une clause par laquelle, si le navire est au début du voyage en état de navigabilité à tous égards, et convenablement pourvu d'hommes d'équipage, d'équipement et de ravitaillement, ni le navire, ni son propriétaire, capitaine, agent ou affréteur ne seront responsables des marchandises avariées ou perdues à raison :

a) De fautes ou erreurs commises dans la navigation ;

b) Ou de périls courus en mer ou dans les eaux navigables ;

c) Ou des cas de force majeure (*Acts of God*) ou des ennemis du roi ;

d) Ou du vice propre, de la qualité ou de la défectuosité de la marchandise ;

e) Ou de l'insuffisance de l'emballage des marchandises ;

f) Ou de la saisie des marchandises par une procédure légale ;

g) Ou de tout acte ou négligence de l'expéditeur ou du propriétaire des marchandises, de ses agents ou représentants ;

h) Ou de sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou propriétés en mer.

Paragraphe deuxième. — LA NOUVELLE-ZÉLANDE.

Quelques années après, la Nouvelle-Zélande modifia sa législation maritime par le *Shipping and Seamen Act* de 1908 dont le titre XI concerne spécialement la responsabilité des propriétaires de navires :

SHIPPING AND SEAMEN ACT

ARTICLE PREMIER. — Le titre abrégé de la présente loi est : « Loi sur la navigation et les marins 1908 ».

ARTICLE DEUXIÈME. — La présente loi s'applique à tous les navires britanniques immatriculés en Nouvelle-Zélande, y faisant commerce ou placés sous sa juridiction, et à leurs propriétaires, capitaines et équipages, sous réserves des actions ci-dessous prévues...

TITRE XI

ARTICLE 293. — Si le propriétaire d'un navire transportant des marchandises ou des biens à ou d'un port de Nouvelle-Zélande fait la diligence nécessaire pour mettre son navire en état de navigabilité à tous égards et pour le pourvoir d'hommes d'équipage, de l'équipement et du ravitaillement convenables, le navire, ses propriétaires, affréteurs ou leur agent ne seront et ne deviendront responsables des dommages ou pertes résultant des fautes ou erreurs commises dans la navigation du navire ; le navire, ses propriétaires, affréteurs, leur agent ou le capitaine ne seront pas tenus des pertes résultant des périls de la mer ou des autres eaux navigables, des cas de force majeure (*Act of God*), des actes des ennemis publics, du vice propre, de la qualité ou des défauts de la chose transportée, de l'insuffisance de l'emballage, de la saisie en vertu d'une procédure régulière, des actes ou omissions de l'expéditeur ou du propriétaire des marchandises, de leurs agents ou représentants, d'un sauvetage ou de la tentative faite pour sauver des vies ou des propriétés en mer, ou de tout déroutement ayant eu pour but de rendre un tel service...

ARTICLE 300. — Quand un connaissement ou document relatif à un transport maritime contient :

a) Une clause, convention ou accord par lequel le directeur, agent, capitaine ou propriétaire d'un navire, ou le navire lui-même seront exonérés de responsabilité pour perte ou dommage résultant de l'état défectueux ou mauvais de la cale, de négligence, d'omission ou de faute dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la délivrance de toutes les marchandises et biens confiés à sa ou leur charge ;

b) Ou une convention ou accord par lequel l'obligation des propriétaires du navire d'exercer la diligence nécessaire pour équiper, pourvoir d'hommes d'équipage, ravitailler et armer le navire, de rendre la cale saine et sûre pour la réception du chargement et de mettre le navire en état de naviguer et d'achever le voyage projeté, ou l'obligation du capitaine, des officiers, des agents ou préposés de manier avec soin et d'arrimer la cargaison, de la soigner et de la délivrer convenablement, sont réduites ou supprimées ; ces clauses, conventions ou accords seront nuls, non avenus et de nul effet, à moins que la cour à laquelle le litige portant sur ce point est soumis n'estime qu'ils sont justes et raisonnables.

Cette section ne s'applique pas au transport des animaux vivants.

ARTICLE 302. — 1) Les agents en Nouvelle-Zélande d'un navire qui n'est pas immatriculé en Nouvelle-Zélande seront réputés les représentants légaux du capitaine et du propriétaire du navire après le départ du navire du port où il a été déchargé, à l'effet de recevoir et de régler les réclamations portées sur la livraison incomplète ou le pillage de la cargaison. Le montant de ces réclamations pourra être demandé contre ces agents devant toute cour compétente.

Ces agents auront leur droit, par un avis écrit donné au collecteur (receveur des douanes) vingt-quatre heures au moins avant le départ du navire, de décliner à l'égard de ce navire, la responsabilité prévue par le présent article. Dans ce cas, le capitaine et toute autre personne agréée par le collecteur doivent souscrire solidairement et conjointement, avant que le navire ne reçoive quitus de la douane, une obligation dont le montant n'excédera pas la valeur de la cargaison telle qu'elle paraît résulter des papiers du navire, pour répondre de toutes sommes et des frais qui seront réclamés contre les agents de ce navire.

2) Aucune procédure tendant à l'admission d'une réclamation formée en vertu du présent article ne pourra être faite si avis de cette réclamation n'a pas été donné aux agents vingt-quatre heures au moins après la livraison de la cargaison à propos de laquelle la réclamation est formée.

ARTICLE 303. — Tout connaissance émis par le directeur, l'agent, le capitaine ou le propriétaire d'un navire et signé par une personne paraissant habilitée à le signer, liera le capitaine et le propriétaire du navire comme si le connaissance avait été signé par le capitaine.

ARTICLE 304. — Aucune disposition du présent titre ne pourra être interprétée comme réduisant ou supprimant la responsabilité d'un capitaine en tant que tel, s'il est aussi propriétaire ou co-propriétaire du navire auquel il appartient, ni comme l'étendant à un navire britannique auquel le présent acte ne reconnaît pas cette qualité, exception faite toutefois de l'article immédiatement précédent.

Cette loi a été modifiée par le *Shipping and Seamen Amendment Act*. 1911, dont nous retiendrons le paragraphe 9^e :

Toutes les personnes qui sont parties à un connaissement ou à un document similaire concernant le transport des marchandises d'une place de Nouvelle-Zélande à une place hors de Nouvelle-Zélande seront réputées avoir voulu contracter conformément aux lois de la Nouvelle-Zélande alors en vigueur, et toute stipulation ou accord contraire ou ayant pour objet de supprimer ou de réduire la compétence des cours de Nouvelle-Zélande sur ce connaissement ou document similaire, sera nul et non avenu.

Paragraphe troisième. — LE CANADA.

Le Canada a suivi ces exemples en 1910 en votant une loi sur le transport par eau des marchandises (*Water Carriage of Goods Act*, 9 et 10 Edw. 7 C. 61).

WATER CARRIAGE OF GOODS ACT

ARTICLE PREMIER. — La présente loi sera citée sous le titre de « Loi sur le transport par eau des marchandises ».

ARTICLE DEUXIÈME. — Dans la présente loi, à moins que le texte ne commande un autre sens :

a) « Marchandises » comprend les marchandises, denrées, objets et articles de quelque sorte que ce soit, à l'exception des animaux vivants, les bois de charpente, les sapins et les autres articles usuellement appelés « bois » ;

b) « Navire » comprend tout vaisseau employé dans la navigation et qui n'est pas propulsé par des rames ;

c) « Port » signifie une place où les navires peuvent décharger ou charger leur cargaison.

ARTICLE TROISIÈME. — Le présent acte s'applique aux navires transportant des marchandises d'un port du Canada à un autre port du Canada, soit d'un port du Canada à un port hors du Canada et aux marchandises transportées par ces navires, ou reçues pour être transportées par ces navires.

ARTICLE QUATRIÈME. — Quand un connaissement ou un document similaire servant de titre pour le transport des marchandises contient une clause, convention ou accord par lequel :

a) Le propriétaire, l'affrèteur, le capitaine ou l'agent d'un navire ou le navire lui-même sont exonérés de toute responsabilité à raison des manquants ou avaries résultant de négligence, faute ou fraude dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison des marchandises reçues par eux ou par l'un d'eux pour être transportées dans ou par le navire ;

b) Les obligations du propriétaire ou de l'affrèteur d'un navire d'exercer la diligence raisonnable pour équiper, armer et approvisionner convenablement le navire, pour mettre le navire en état de navigabilité, de mettre la cale, les chambres de réfrigération et les chambres froides et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, en état de les recevoir, de les transporter et de les conserver sont de quelques manières restreintes, atténuées ou supprimées ;

c) L'obligation du capitaine, des officiers, agents ou marins d'un navire de manipuler avec soin et d'arrimer les marchandises, de les soigner, préserver et livrer convenablement, serait restreinte, atténuée ou supprimée de quelque manière que ce soit ;

Ces clause, convention ou accord seront déclarés illégaux, nuls et non-avenus et de nul effet, à moins que cette clause, cette convention ou cet accord ne soit autorisé par d'autres dispositions de la présente loi.

ARTICLE CINQUIÈME. — Tout connaissement ou tout autre document formant titre pour le transport des marchandises, concernant le transport de marchandises d'une place du Canada à une autre place du Canada, doit contenir une clause soumettant le chargement à tous les termes et à toutes les dispositions de la présente loi et à toutes les exemptions de la responsabilité qui y sont prévues ; toute stipulation ou tout accord tendant à supprimer ou à restreindre la compétence de la cour ayant juridiction sur le port du chargement au Canada pour les contestations relatives au connaissement ou document similaire sera illégal, nul, non-avenu et de nul effet.

ARTICLE SIXIÈME. — Si les propriétaires d'un navire transportant des marchandises ou d'autres biens d'un port du Canada font diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, l'armer, l'équiper

et l'approvisionnement convenablement, le navire, le propriétaire, l'agent ou l'affréteur ne seront pas tenus pour responsables des pertes ou avaries résultant soit des fautes ou erreurs de navigation ou de direction du navire, soit d'un vice caché.

ARTICLE SEPTIÈME. — Le navire, le propriétaire, l'affréteur, l'agent ou le capitaine ne seront pas responsables des pertes résultant de l'incendie, des périls de mer ou dans d'autres eaux navigables, des cas de force majeure (*Act of God*) ou des actes des ennemis publics, du vice propre, de la qualité ou des défauts de la chose transportée, de l'insuffisance de l'emballage, de la saisie en vertu d'une procédure légale; ni des pertes résultant soit d'un acte ou d'une omission du chargeur, du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant, soit du sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vie ou de propriété en mer, d'un déroutement fait pour rendre ce service ou de tout autre déroutement raisonnable, ou de grèves, soit de pertes survenues sans leur faute personnelle ou la faute ou négligence de leurs agents, servants et employés.

ARTICLE HUITIÈME. — Le navire, le propriétaire, l'affréteur, le capitaine ou l'agent ne seront pas responsables des pertes ou des avaries des marchandises ou des dommages subis à l'occasion de ces pertes ou avaries pour une somme supérieure à cent dollars par colis, à moins qu'une valeur supérieure n'ait été déclarée dans le connaissement ou dans un autre document d'embarquement; ils ne seront pas responsables des pertes ou dommages, quels qu'ils soient, si la nature ou la valeur de ces marchandises ont été l'objet d'une fausse déclaration de la part du chargeur, à moins que cette fausse déclaration n'ait été faite par inadvertance ou erreur. La déclaration par le chargeur concernant la nature et la valeur des marchandises ne liera pas le navire, son propriétaire, son affréteur, son capitaine et son agent.

ARTICLE NEUVIÈME. — Tout propriétaire, affréteur, capitaine ou agent d'un navire transportant des marchandises doit émettre, sur demande, au profit du chargeur de ces marchandises, un connaissement exprimant, outre les autres mentions, les marques nécessaires à l'identification comme elles ont été indiquées par écrit par le chargeur, le nombre de colis ou de pièces, la quantité ou le poids selon le cas, l'ordre et la condition apparente des marchandises remises aux propriétaires, affréteur, capitaine ou agent et reçues par eux. Ce connaissement fait preuve « de *prima facie* » de la réception des marchandises.

ARTICLE DIXIÈME. — (Abrogé par une loi de 1911, 1 t 2 Geo 5, c. 27, 5, 2.)

ARTICLE ONZIÈME. — Quand un navire arrive à un port où des marchandises qu'il transporte doivent être livrées, le propriétaire, affréteur,

capitaine ou agent du navire doivent donner aussitôt tel avis qu'il est de coutume dans ce port, aux consignataires des marchandises, qui leur seront livrées dès l'arrivée du navire.

ARTICLE DOUZIÈME. — Tout propriétaire, affrèteur, capitaine ou agent d'un navire qui :

a) Insère dans un connaissement ou dans un document similaire une clause, convention ou accord déclaré illégal par la présente loi, ou établit, signe ou discute un connaissement ou document similaire contenant une clause, convention ou accord déclaré illégal par la présente loi, sans reproduire textuellement, en caractères visibles, dans le même connaissement ou document l'article 4 de la présente loi ;

b) Refuse d'émettre au profit du chargeur des marchandises un connaissement ainsi qu'il est prévu par la présente loi ;

c) Refuse ou néglige de donner l'avis de l'arrivée du navire exigé par la présente loi ;

Est puni d'une amende qui ne peut dépasser 1000 dollars et condamné aux dépens. Le navire est, en outre, l'objet d'une publicité dans le district de l'amirauté où il est trouvé.

Une partie, arbitrée par la cour, de la pénalité édictée par le présent article, et tous les dépens en sont versés à la personne lésée et le solde revient à Sa Majesté pour les besoins publics du Canada.

ARTICLE TREIZIÈME. — Toute personne qui, le sachant, charge des marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, sans faire auparavant la déclaration complète et écrite de leur nature et sans obtenir l'autorisation écrite de l'agent, du capitaine, ou de la personne chargée du navire, est punie d'une amende de 1000 dollars.

ARTICLE QUATORZIÈME. — Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, embarquées sans permission de l'agent, du capitaine ou de la personne chargée du navire, peuvent, à tout moment avant la livraison, être détruites ou rendues inoffensives, par le capitaine ou la personne ayant charge du navire, sans indemnité pour le propriétaire, le chargeur ou le consignataire des marchandises. La personne qui a ainsi embarqué les marchandises sera tenue de tous dommages résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

ARTICLE QUINZIÈME. — La présente loi ne s'appliquera pas aux connaissements ou documents similaires se rapportant à un contrat conclu avant que la présente loi n'entre en vigueur.

ARTICLE SEIZIÈME. — La présente loi entrera en vigueur le premier septembre 1910.

Paragraphe quatrième. — COMPARAISON AVEC L'*Harter Act*.

Toutes ces lois sont inspirées de la législation américaine. On y retrouve les mêmes tendances que dans l'*Harter Act*.

1^o La responsabilité du transporteur est déterminée par la loi et ne peut plus être éliminée par une convention contraire. Les clauses de non-responsabilité sont interdites ;

2^o En revanche, cette responsabilité a été un peu réduite par la disposition qui exige seulement du transporteur la due diligence dans l'exécution de son obligation et par la règle qui l'exonère des fautes ou des erreurs commises par le capitaine dans la navigation ou le management du navire.

SECTION TROISIÈME. — **Les réformes législatives dans les autres pays.**

Paragraphe premier. — LE JAPON.

Le Japon a réglé cette question de la responsabilité du transporteur maritime d'une façon tout à fait spéciale et qui n'a aucun rapport avec les législations que nous venons de citer.

En effet, dans son code de commerce, en vigueur dès 1899, l'article 592 dispose dans les termes suivants : « Même une stipulation expresse ne peut affranchir l'armateur de sa responsabilité pour le dommage causé par sa propre faute, par le dol ou la négligence grave d'un marin, de quelque autre employé, ou par le fait que le navire n'était pas propre à prendre le large au moment du départ. »

Cette disposition, à la différence de l'*Harter Act* américain, ne fait aucune distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, mais seulement entre les fautes légères et les fautes lourdes du capitaine et des gens de l'équipage. En ce qui concerne les clauses de non-responsabilité, la loi japonaise ne les

prohibe pas d'une façon absolue, mais uniquement celles qui exonéreraient l'armateur de sa responsabilité par les fautes lourdes.

Paragraphe deuxième. — LE MAROC FRANÇAIS.

Si la France n'a pas suivi le mouvement de réforme, elle a du moins introduit au Maroc une législation à peu près analogue à l'*Harter Act*.

Le Code de commerce marocain, promulgué le 31 mars 1919, contient en effet les dispositions suivantes :

« ARTICLE 264. — Est nulle et de nul effet, toute clause de connaissance ou titre quelconque de transport maritime, créé au Maroc ou à l'étranger, ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité, de déroger aux règles de la compétence ou de renverser la charge de la preuve.

Toutefois, l'armateur peut s'exonérer des fautes commises par le capitaine, le pilote et l'équipage, dans l'accomplissement de leurs fonctions en ce qui concerne le navire.

ARTICLE 265. — Les clauses « que dit être », « poids, qualité et contenu inconnus » et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

ARTICLE 266. — Lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissance, la responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 2.500 fr. par colis, et ce, nonobstant toute convention contraire.

Lorsqu'une déclaration de valeur figure au connaissance, cette responsabilité est limitée à la valeur ainsi déclarée.

ARTICLE 267. — Les dispositions ci-dessus s'appliquent à tout transport de marchandises à destination ou en provenance des ports de la zone française du Maroc, et ce, alors même que le connaissance ou le titre de transport est créé à l'étranger, entre étrangers, ou que les parties stipulent que le contrat de transport soit régi par une loi étrangère. Toute stipulation de cette nature est nulle et de nul effet.

ARTICLE 268. — L'insertion des clauses non conformes aux dispositions ci-dessus dans un connaissance à titre quelconque de transport est punie d'une amende de 100 à 200 fr., pour chaque infraction ; le capi-

taine, l'armateur, le propriétaire du navire, le consignataire et l'agent du navire seront tous conjointement et solidairement responsables du paiement de cette amende. »

Cette disposition a été inspirée des divers projets de réforme de la législation française. Elle se rapproche beaucoup de l'*Harter Act*, mais elle est un peu plus rigoureuse, car l'obligation du transporteur n'est pas ici comme dans la loi américaine réduite à la due diligence ; en outre le transporteur continue en principe à être responsable des fautes nautiques du capitaine, et il ne peut s'en exonérer que par une clause contraire stipulée expressément dans le connaissement.

SECTION QUATRIÈME. — Les projets de réforme de la législation française.

En France, la question de la responsabilité du transporteur a été maintes fois mise en discussion devant la Chambre des députés. Pour le transport terrestre, la solution a été apportée par la loi Rabier du 17 mars 1905 (1). Cette loi ajoute à l'article 103 du Code de commerce un petit alinéa déclarant nulle « toute clause contraire (à la responsabilité du transporteur) insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque ». Mais en matière maritime, l'accord est très difficile à obtenir, et, malgré de longues discussions, on n'a pas pu arriver à une solution satisfaisante.

Paragraphe premier. — LES PREMIÈRES TENTATIVES DE RÉFORME.

La première tentative de réforme de la législation maritime datait de 1886, au moment où les chargeurs commençaient à protester contre les clauses de non-responsabilité. Une proposition déposée à la Chambre le 16 avril 1886, par MM. Félix Faure et Jules Siegfried interdisait toutes les clauses d'exoné-

(1) V. Loi du 17 mars 1905, D.P. 1905. 4. 98.

ration, à l'exception de celles qui visent « les fautes nautiques du capitaine ou de l'équipage, résultant du commandement dans la manœuvre ou de l'exécution de ce commandement ».

Un peu plus tard, le 22 octobre 1895, MM. Lebon, ministre du Commerce, et Trarieux, ministre de la Justice, déposaient un nouveau projet dans des termes analogues au précédent : le transporteur ne peut s'exonérer de la responsabilité, par une clause insérée dans le connaissement, que pour les erreurs, négligences et fautes nautiques résultant du commandement dans la manœuvre ou de l'exécution du commandement.

Une commission chargée d'examiner le projet Lebon-Trarieux avait conclu défavorablement ; non point certes que le principe parût discutable, mais la commission avait été frappée par le caractère international du problème. La concurrence des diverses marines exigeait des solutions identiques dans les diverses législations, sous peine de voir certaines marines tirer avantage de leur position particulière.

Paragraphe deuxième. — LE PROJET DE LOI DE 1902.

L'échec de ces tentatives ne fit qu'aggraver le conflit. En dehors des chargeurs et des armateurs, il y a en outre une troisième catégorie de personnes qui sont mêlées à cette lutte : ce sont les assureurs sur facultés. Cette dernière catégorie de personnes se trouve être la plus intéressée au conflit, car l'usage universel de l'assurance maritime a mis en fait à leur charge tout le poids de la responsabilité rejetée par les armateurs. La clause de non-responsabilité insérée dans le connaissement aggravait les risques assurés ; mais cette aggravation de risques n'a pas été suivie par une augmentation quelconque des primes, à cause de la concurrence très vive qui existe entre les assureurs. Ces derniers, dans une conférence internationale tenue à Paris, en septembre 1900, avaient voté la décision suivante : « Les assureurs sur facultés ne prennent pas à leur charge les conséquences des clauses insérées dans le connaissement ou charte-partie qui affranchissent l'armateur de sa responsabilité pour

les fautes commerciales du capitaine et de l'équipage, telles qu'elles sont visées par la loi américaine dite *Harter Act* du 13 février 1893. Les assureurs acceptent les conséquences des clauses d'exonération visant les fautes nautiques dans la conduite du navire. »

En fait, cette décision ne devait jamais être appliquée. Mais son vote alarma les chargeurs, car, si les assureurs ne prenaient plus ces risques à leur charge, et si, d'autre part, les armateurs conservaient encore le droit de stipuler ces clauses d'exonération, tout le poids de la responsabilité allait tomber nécessairement sur eux. A ce moment, la loi Rabier sur le transport terrestre était en voie d'élaboration à la Chambre des députés, les chargeurs français virent donc le moment propice pour demander au législateur la même réforme en droit maritime. Soutenu par de nombreuses chambres de commerce, le congrès des chargeurs, réuni à Marseille du 2 au 4 octobre 1902, proposa l'adjonction à l'article 216 du Code de commerce du texte suivant :

« Tout propriétaire d'un navire faisant le transport des passagers ou des marchandises à destination ou au départ d'un port français peut s'exonérer de la responsabilité des avaries ou des pertes résultant des fautes ou erreurs de navigation ou de conduite du navire, émanant soit du capitaine, soit du pilote, soit des officiers ou autres gens de l'équipage. »

« Il est interdit à tout capitaine, armateur, propriétaire de navire, à leurs agents, courtiers et représentant d'insérer dans toute charte-partie, connaissance, billet de bord, reconnaissance, titre de transport, papier d'embarquement quelconque, créés en France, toute clause, convention, stipulation quelconque, aux termes de laquelle les personnes susnommées s'affranchiraient, en tout ou en partie, des pertes ou avaries résultant des négligences, fautes lourdes ou légères dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin et la livraison convenables des marchandises légales à eux confiées et ce, à partir du moment où la marchandise leur a été remise jusqu'au moment de la délivrance effective aux réceptionnaires. »

« Toute contravention aux dispositions qui précèdent expose les personnes susnommées conjointement et solidairement au paiement, en faveur des chargeurs, du demi-fret convenu. »

« Toutes conventions contraires aux dispositions qui précèdent seront nulles et de nul effet à l'égard de tous contrats de transport créés, soit en France, soit à l'étranger, à destination d'un port français. »

« Le propriétaire de navire, en justifiant qu'il a fait toute diligence pour armer, équiper, approvisionner son navire et le rendre à tous égards navigable avant le départ, pourra s'exonérer de la responsabilité dérivant des accidents survenant à la coque, machine, agrès et appareils du navire que la prudence ordinaire d'un père de famille ne pouvait ni prévoir, ni empêcher. »

« La présente loi est applicable tant en Algérie qu'aux colonies. »

Ce texte ressemble beaucoup à l'*Harter Act* américain. Mais pour qu'il pût être adopté par le Parlement, il fallait d'abord qu'un accord intervînt entre les intéressés. A cette fin, une commission mixte, composée de délégués des chargeurs et des armateurs, fut constituée le 14 mai 1903 à Paris. M. Lyon-Caen, que les armateurs avaient choisi comme conseil, exposa alors le défaut de ce système en ce qui concerne la question de compétence et déclara que le texte élaboré par les chargeurs resterait sans application tant qu'il serait licite d'élire la compétence d'un tribunal étranger. « Si vous voulez, dit-il, que votre loi atteigne son but d'une façon complète, il faut que vous alliez — ce qui me semblait au premier abord, je l'avoue, exorbitant — jusqu'à insérer dans la loi française une disposition qui déclare que toutes les contestations relatives au contrat d'affrètement, transport de France en pays étranger ou d'un pays étranger en France, seront de la compétence exclusive des tribunaux français et que toute clause attribuant compétence aux tribunaux étrangers serait nulle. Autrement, le but des chargeurs ne serait pas atteint. » Et M. André Lebon, devenu président du Comité central des armateurs de France, invoquant l'argument de la concurrence internationale, ajouta que l'application de cette loi aurait pour résultat immédiat d'élever le fret français et que la marine française serait ainsi éliminée du commerce international.

L'argument n'était pas nouveau, mais il suffit à empêcher toute conciliation des intérêts en présence. La seule conclusion de cette discussion fut la création, à la demande d'un armateur, de deux types de connaissance, l'un meilleur marché, comportant les clauses d'exonération, l'autre plus cher, se référant au droit commun. Mais tout le monde reconnut que ce n'était pas

une solution. Une tentative de ce genre avait déjà été faite en 1896, mais le connaissance au tarif fort n'avait été demandé que 3 fois. Les chargeurs préféraient le bon marché à la sécurité, disaient les armateurs. Il est vrai que les chargeurs répliquaient que le prix de la sécurité avait été fixé trop haut.

Les efforts privés n'ayant pas abouti, on recourut à une commission interministérielle. Nommée par arrêté du 13 février 1904, elle était chargée d'examiner s'il y avait lieu de modifier la législation sur le connaissance. Un rapport de M^e Rodolphe Rousseau, présenté en mars 1906, fut entièrement favorable à la thèse de M. Lyon-Caen. Une enquête avait été faite auprès des intéressés, et de nouveaux arguments avaient été présentés. Les armateurs invoquèrent le fait que les assureurs avaient renoncé, à défaut d'entente internationale complète, à appliquer leur décision de 1900. En outre, le texte de la proposition des chargeurs avait été un peu modifié ; on y avait introduit une clause de compétence pour parer à l'inconvénient que M. Lyon-Caen avait exposé au cours de la discussion dans la commission mixte. Mais M. le professeur Renault objecta que cette clause provoquerait, au point de vue international, des conflits insolubles, car les jugements rendus par les tribunaux français en vertu de ce texte ne pourraient être appliqués hors de France, sans soulever des difficultés inouïes. « Il n'est pas douteux que l'exéquatur du jugement français dans le pays d'origine de l'armateur étranger serait impossible à obtenir. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'appliquer les principes du droit international privé concernant l'exécution des jugements étrangers. Un tribunal, avant de rendre exécutoire un jugement émané d'une juridiction d'un autre pays, doit toujours se poser avant tout la question de savoir si ce jugement a été rendu par un tribunal compétent. Or on n'admet généralement pas qu'on puisse poursuivre sur le territoire d'un Etat un jugement rendu dans un autre Etat, en vertu d'une règle de compétence arbitraire exorbitante du droit commun des nations, comme est considéré aujourd'hui notre article 14. C'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple, que les tribunaux italiens se refusent à admettre l'exécution en Italie des jugements que les tribunaux français ont rendu

contre un italien ne résidant pas en France, par application de la disposition exorbitante de l'article 14 de notre code civil .» (1)

La commission conclut à l'unanimité au rejet du texte préparé par les chargeurs dans les termes suivants :

« Il n'y a pas lieu de modifier la législation actuelle du connaissement parce que l'ordre public n'exige nullement, en l'espèce, qu'il soit porté atteinte au principe de la liberté des conventions ; parce qu'en l'état des relations maritimes commerciales, on peut toujours pallier les inconvénients résultant de l'irresponsabilité de l'armateur, soit au moyen du double connaissement, soit au moyen de l'assurance sous ses diverses formes ; parce qu'enfin et surtout, le projet de réforme soulèverait de graves difficultés au point de vue juridique international et qu'il aurait pour conséquence, au point de vue commercial, de mettre les armateurs français dans une situation évidente d'infériorité vis-à-vis des armateurs étrangers ; qu'ainsi, à moins d'une entente internationale, la réforme apparaît comme irréalisable. »

Cependant, malgré les victoires éclatantes qu'ils venaient de remporter, les armateurs, en présence des protestations croissantes des chargeurs, sentirent la nécessité de faire quelques concessions. Ils consentirent à négocier avec la chambre des négociants commissionnaires du commerce extérieur de Paris un connaissement-type, dit « connaissement de sortie de France ». Cette formule reproduisait à peu près textuellement les règles de Hambourg, elle était particulièrement destinée à protéger la marine française contre la concurrence croissante de la marine allemande. Mais son champ n'était pas limité au commerce avec les pays où trafiquaient les compagnies hanséatiques, il s'étendit rapidement à toutes les lignes d'exportation régulières.

Ce connaissement, bien que donnant quelque satisfaction aux chargeurs, souleva néanmoins les protestations des chambres de commerce ; il autorisait, en effet, les armateurs à insérer, après la formule-type, des clauses particulières, et les armateurs profitèrent de cette faculté pour insérer des clauses limitatives de

(1) V. avis de M. Ramadier, Chambre annexe n° 3.500, p. 967. *Journal Officiel* du 28 oct. 1930.

responsabilité fixant à des chiffres parfois dérisoires le montant des indemnités ; de plus, le comité des armateurs avait eu le tort de négocier avec la seule chambre des négociants commissionnaires de Paris qui ne groupait qu'une minorité d'intéressés.

Paragraphe troisième. — LES AUTRES PROJETS.

Ces échecs successifs ne découragèrent pas les partisans de la réforme, et les projets de lois ne manquèrent pas d'être présentés au Parlement.

Le 10 novembre 1910, M. Maurice Colin déposait une proposition interdisant les clauses qui auraient directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur soit à la responsabilité que, dans le droit commun, le contrat de transport fait naître à la charge du transporteur, soit aux règles de compétence déterminées par l'article 420 du code de procédure civile et le texte ajoutait : « Toutefois, par des clauses spéciales et précises, l'armateur pourra s'exonérer de la responsabilité des fautes purement nautiques résultant des erreurs de commandement. »

Le 15 décembre 1913, M. de Monzie déposait une proposition qui évitait toutes les difficultés internationales en se limitant au domaine réservé, en fait ou en droit, directement ou indirectement, au pavillon national, c'est-à-dire au cabotage, aux relations avec l'Algérie et aux marchandises dont le transport de France en Tunisie ou de Tunisie en France jouit d'avantages douaniers.

En 1917, M. Clémentel, ministre du Commerce, et M. Georges Bureau, sous-secrétaire à la Marine marchande, déposèrent à la Chambre une proposition plus stricte encore que celle de M. Maurice Colin :

« Article premier. — Est nulle et de nul effet toute clause de connaissance ou titre quelconque de transport maritime ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire l'armateur à sa responsabilité de droit commun, de renverser

le fardeau de la preuve, de déroger à l'article 229 du code de commerce ou à la législation sur l'arrimage, ou d'attribuer compétence à un tribunal étranger.

« Article 2. — Les clauses « que dit être », « poids, qualité et contenu inconnus » et toutes autres équivalentes ont pour effet exclusif de mettre la preuve des manquants à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

« Article 3. — La responsabilité de l'armateur et du capitaine est limitée à 2.500 fr. par colis, lorsqu'aucune déclaration de valeur ne figure au connaissement. Toute clause limitant ladite responsabilité à une somme inférieure est nulle et de nul effet. »

L'article 4 appliquait ces dispositions à tous les transports à destination ou en provenance des ports de France, alors même que le connaissement ou le titre de transport serait créé à l'étranger entre étrangers, ou que les parties stipuleraient que le contrat de transport serait régi par une loi étrangère ; toute stipulation de ce genre était déclarée nulle et de nul effet. Les articles 5 et 7 frappaient de pénalités plus ou moins graves la violation de la loi, et l'article 6 en exceptait les chartes-parties.

Tous ces projets ne vinrent même pas en discussion devant la Chambre.

Signalons enfin, pour clore la série, une proposition de M. Roux-Freissineng qui fut présentée à la Chambre le 3 novembre 1925. Cette proposition s'inspirait du projet Bureau-Clémentel, mais elle contenait une disposition particulièrement rigoureuse concernant la compétence : « Le tribunal compétent pour connaître de tous litiges relatifs au transport par mer est celui du port de destination et, au cas où ce port serait à l'étranger, celui du port de départ en France. Si le transport est effectué à un port étranger, le défendeur sera assigné devant le tribunal de son domicile en France. Est nulle et de nul effet toute clause contraire insérée dans un connaissement ou un titre quelconque de transport maritime. » C'est cette proposition qui devait aboutir au vote de la loi française du 2 avril 1936 relative au transport de marchandises par mer.

CHAPITRE QUATRIÈME

LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION INTERNATIONALE

La réforme de la législation nationale se heurte, comme nous venons de le voir, à de très grandes difficultés. Il n'y a pas de commerce qui soit plus international que les transports maritimes ; il n'y en a pas où la concurrence des législations puisse avoir une telle importance pratique. C'est bien ce motif qui a amené l'échec de tous les projets français de réforme. Le pays qui imposerait à ses armateurs un régime trop rigoureux de responsabilité les écraserait sous le poids des risques qu'il mettrait à leur charge, les obligerait à élever le prix de fret et les mettrait en état d'infériorité dans la concurrence internationale. Et si quelques réformes ont pu être réalisées dans certains pays, c'est uniquement dans les pays qui n'avaient pas de marine marchande importante.

On a donc compris qu'il est impossible de concevoir la réforme en dehors d'une entente internationale.

Nous allons voir dans ce chapitre :

Section première : Les premières tentatives de solution internationale.

Section deuxième : Les règles de La Haye.

Section troisième : La Convention de Bruxelles.

SECTION PREMIÈRE. — **Les premières tentatives de solution internationale.**

Paragraphe premier. — LES DIFFICULTÉS D'UNE SOLUTION INTERNATIONALE.

L'entente internationale n'est pas aussi simple qu'on pourrait le croire. En effet, lorsqu'on aborde la question sur le plan international, de nombreuses difficultés vont se présenter :

1^o Difficulté d'ordre économique. La première difficulté que l'on rencontre en cette matière, c'est la divergence des intérêts économiques et nationaux des divers pays, car il y a des nations de chargeurs, comme les Etats-Unis et les Dominions anglais, il y a des nations d'armateurs, comme l'Angleterre, et il y en a, enfin, qui sont, comme la France, tirées entre des intérêts contradictoires. Pour arriver à une entente, on doit d'abord chercher à concilier tous ces intérêts en présence.

2^o Difficulté d'ordre technique. Il ne suffit pas que le texte s'applique aux relations présentant un caractère international, soit par la nationalité différente des contractants, soit par le lieu d'exécution de la convention, il est nécessaire, pour faire disparaître toute concurrence entre les navires des divers pays, que la même règle s'applique en droit interne, quand tous les contractants sont du pays où la convention est conclue et doit s'appliquer. Il faut donc exprimer la formule conciliatrice dans un texte ayant une portée obligatoire pour tous les ressortissants de tous les pays signataires.

3^o Difficulté d'ordre constitutionnel. Les traités sont ordinairement négociés par le gouvernement, mais pour qu'ils puissent être obligatoires, il faut qu'ils soient ratifiés et adoptés comme lois. Or, la procédure de ratification et de promulgation diffère de pays à pays. Aux Etats-Unis, par exemple, le pouvoir législatif appartient aux deux chambres du Congrès ; le contrôle des

traités est réservé au Sénat : quand une règle doit recevoir son application à la fois dans les relations internationales et dans le droit interne, elle offre un double aspect et doit à la fois être incluse dans un traité et dans une loi, c'est-à-dire courir deux fois le risque de n'être pas approuvée (1).

Paragraphe deuxième. — LES CONGRÈS INTERNATIONAUX.

Pour éviter toutes ces difficultés on a essayé tout d'abord de régler le problème en dehors de toutes interventions officielles. Des congrès internationaux cherchèrent à établir des connaissements-types dont ils recommandèrent l'adoption par les chargeurs et les armateurs de tous les pays.

C'est en 1882 qu'une première tentative de ce genre fut faite à Liverpool. Une conférence préconisa une formule où, suivant les tendances de la pratique anglaise, les armateurs étaient dégagés de toute responsabilité à raison des fautes commises par le capitaine et les gens de l'équipage. Cette première tentative d'internationalisation suscita de vives réactions, car elle contribua davantage à l'extension de la clause de négligence.

En 1885, l'Association pour la réforme et la codification des lois internationales qui se réunit à Hambourg (du 18 au 21 août), proposa des règles d'affrètement qui distinguaient entre les fautes commises par les préposés de l'armateur. Ces règles ont connu un succès énorme, et on peut même dire qu'elles contiennent la première forme du compromis inscrit dans l'*Harter Act*. Voici le texte des deux premiers articles :

« ARTICLE PREMIER. — Sous sa responsabilité, l'armateur s'engage à ce que le navire soit convenablement équipé, armé et approvisionné, qu'il ait un équipage suffisant, qu'il soit à tous égards capable de tenir la mer et d'accomplir le voyage projeté. L'armateur est aussi responsable de l'arrimage et de la bonne délivrance des marchandises, de la baraterie, des fautes et de la négligence du capitaine, des officiers et des matelots, mais non pas de leurs erreurs d'appréciation.

(1) Avis de M. Ramadier, Chambre annexe n° 3.500, p. 968. *Journ. Off.* du 28 oct. 1930.

ARTICLE DEUXIÈME. — L'armateur ne sera pas responsable de la perte ou des avaries provenant de force majeure, ennemis publics, révolutions civiles, pirates, voleurs, feu, explosion quelconque ou des chaudières, ruptures d'arbre de couche ou d'hélice, ni des vices cachés de la coque ou de la machine, ne résultant pas d'un manque de soins nécessaires de la part du propriétaire ou gérant du navire, ni, quant à la cargaison, des dommages, putréfaction, rouille, graisse, changement de forme, drainage, coulage ou bris, ou de toute détérioration provenant de la nature des marchandises embarquées, ou de tout emballage défectueux qu'on ne pouvait constater extérieurement, ni de l'oblitération des marques, numéros, adresses ou descriptions des marchandises embarquées, ni de tout dommage ou perte causée par la prolongation accidentelle du voyage, ni de tous accidents et fortune de mer, à moins qu'il ne soit prouvé que le cas rentre dans les termes de la règle I. »

La même année, le Congrès international de droit commercial d'Anvers (27 septembre, 3 octobre 1885) émettait le vœu qu'il soit interdit aux propriétaires de navires de s'exonérer de toute responsabilité :

a) Pour tous les faits de leurs capitaines et de leurs préposés qui tendraient à compromettre le parfait état de navigabilité des navires ;

b) Pour tous ceux qui auraient pour effet de causer des dommages pour vice d'arrimage, défaut de soins ou incomplète délivrance des marchandises confiées à leur garde ;

c) Pour toute baraterie, tous faits, actes et négligences ayant le caractère de faute lourde.

En 1886, les chambres de commerce de Brème et de Hambourg acceptèrent les règles votées l'année précédente par le congrès de Hambourg et les proposèrent aux armateurs de ces places.

En 1887, la conférence de l'International Law Association, tenue à Londres, confirma les règles de Hambourg et les rendit même plus rigoureuses : la responsabilité légale de l'armateur ne pouvait être allégée par aucune clause ; seules pouvaient être admises, les conventions le déchargeant de la faute nautique de ses subordonnés.

En 1888, le Congrès international de droit commercial reprit le vœu qu'il avait émis en 1885 à Anvers et lui donna la forme d'une formule de connaissance.

Paragraphe troisième. — LE RÉSULTAT DE CES TENTATIVES.

Le résultat de ces efforts privés ne fut pas celui qu'attendaient ses promoteurs. Tous ces vœux et propositions ne furent pas suivis par les armateurs d'une façon générale. Quelques compagnies allemandes de navigation, le Nord deutscher Lloyd et la Hamburg-Amerika Linie, furent les seules à adopter les règles de Hambourg et rédigèrent sur cette base un connaissance-type connu sous le nom de connaissance hanséatique. En Allemagne même, la propagation de cette formule resta assez limitée et en 1900, la Chambre de Commerce de Hambourg émettait le vœu que l'article 606 du code de commerce allemand fût modifié de manière à annuler certaines clauses d'irresponsabilité et que ces principes fussent introduits dans un accord international. En dehors de l'Allemagne, les adjurations les plus pressantes et les propositions les plus séduisantes restèrent sans résultat pratique, et les armateurs anglais, qui imposaient leur loi au commerce maritime, continuèrent à user sans réserve de la clause de négligence et de toutes les clauses d'irresponsabilité.

Un changement de méthode s'imposait, ce fut l'œuvre du Comité Maritime International. Ce Comité avait déjà réussi à faire voter plusieurs conventions internationales, notamment sur l'abordage, l'assistance et le sauvetage. Mais la résistance anglaise empêcha d'aller aussi vite dans l'étude du connaissance. La troisième session de la Conférence diplomatique de Bruxelles (1909) ne fit qu'effleurer l'examen du contrat d'affrètement. Une commission fut cependant constituée en 1910 et elabora en 1913 un premier avant-projet. Mais la guerre de 1914-18 empêcha la commission de terminer ses travaux et la question tomba dans l'oubli.

SECTION DEUXIÈME. — Les Règles de La Haye.

Paragraphe premier. — LA CONFÉRENCE DE LA HAYE.

Il a fallu attendre la fin de la guerre pour que la question fut reprise de nouveau. A la Conférence impériale de 1919, les Dominions anglais firent pression sur le Gouvernement de Londres pour l'amener à mettre sa législation maritime en harmonie avec celle qu'ils avaient eux-mêmes adoptée.

Les Anglais comprirent qu'une résistance irréductible aux sollicitations dont ils étaient l'objet pourrait avoir des conséquences de la plus haute gravité. Aussi les armateurs furent-ils avisés officiellement par le Gouvernement qu'ils eussent à envisager les mesures propres à donner satisfaction aux désirs formulés par les Dominions. Autrement, les armateurs ne devaient pas ignorer que le Gouvernement britannique était décidé à saisir le Parlement d'un projet de loi inspiré par la législation en vigueur dans les Dominions (1).

C'est ainsi qu'on fut amené à examiner la question des clauses de non-responsabilité. Mais la question fut reprise alors sous un point de vue tout autre que celui auquel se plaçaient les politiques engagées depuis l'origine du conflit.

Jusqu'alors c'était surtout le principe de la liberté du consentement et de l'adhésion du chargeur aux clauses imposées qui était en jeu. On semble désormais se préoccuper davantage de la valeur du connaissement en lui-même. Le connaissement, reçu des marchandises chargées, constitue un titre négociable. Mais quelle valeur peut avoir ce titre si la reconnaissance des marchandises est entourée de restrictions telles que le porteur n'a en réalité aucun droit contre le capitaine qui ne livre pas ? Comment fonder sur ce titre les transactions commerciales et le crédit documentaire ? Etant donné ce désir de faire du connai-

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 22, p. 44.

sement un titre offrant au porteur toute garantie, une réforme nationale ne saurait suffire ; il est nécessaire d'arriver à une entente internationale (1).

Cette nouvelle manière d'envisager le problème, en même temps qu'elle soulignait la nécessité de le résoudre sur le plan international, devait en faciliter la solution. Les chargeurs, assureurs et banquiers britanniques obtinrent alors de l'International Law Association que celle-ci plaçât cette question à l'ordre du jour de la Conférence qu'elle devait tenir à La Haye au mois d'août 1921. Dans le même temps, le Comité Maritime International se saisissait de la question et la mettait à l'ordre du jour de la réunion convoquée à Anvers au mois de juillet 1921. Enfin, au mois de juin 1921, le congrès de la Chambre de Commerce internationale, tenu à Londres, constitua un comité spécial chargé de suivre la question au sein du Comité Maritime International et de l'International Law Association.

Sous cette impulsion, une conférence organisée par l'International Law Association se tint à La Haye du 30 août au 3 septembre 1921. Cette fois, les armateurs anglais y étaient représentés en même temps que ceux des principales nations maritimes. On y établit des règles sur la responsabilité du transporteur maritime. Ce sont les Règles de La Haye de 1921 dont voici le texte.

Association de Droit International

Comité de Droit Maritime

Règles de La Haye 1921.

Résolutions

Recommandées par le Comité de Droit Maritime (*Maritime Law Committee*) et adoptées à l'unanimité par l'Association de Droit International (*International Law Association*) dans son Congrès à La Haye, le 3 septembre 1921.

(1) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e édition, t. 2, n° 1814, p. 776.

1. — Que suivant l'opinion de cette Association, le trafic et le négoce maritimes internationaux seront développés, et que les différends seront évités ou leur règlement facilité, si les droits et responsabilités des propriétaires de marchandises et des propriétaires de navires sont à bref délai respectivement définis par des Règles d'un caractère net et équitable régissant les connaissements et qui seraient universellement appliquées.

2. — Que l'Association approuve sous le nom de « Règles de La Haye 1921 » (*The Hague Rules*, 1921) les règles relatives au transport par mer préparées par son Comité de Droit Maritime (*Maritime Law Committee*) et qui ont été arrêtées durant cette Conférence, après consultation des représentants des intérêts engagés de nombreux États maritimes, et en recommande l'adoption internationale.

Dans le but d'obtenir une action prompte et efficace, l'Association compte sur la continuation de la collaboration des armateurs, chargeurs, réclamateurs, banquiers et assureurs présents et représentés à la Conférence, ce qui paraît rendre cette proposition au moment présent un moyen pratique de progrès.

3. — Que suivant l'avis de l'Association de Droit International (*International Law Association*), ces Règles s'appliqueraient aux navires appartenant à tout Gouvernement ou affrétés par lui, à l'exception des navires exclusivement employés à un service naval ou militaire.

4. — Que ces Règles soient publiées en Anglais et en Français, les langues officielles de cette Conférence.

5. — Que suivant l'opinion de cette Association, l'emploi des documents maritimes connus sous la forme de connaissements libellés « reçu pour embarquement » et documents similaires est devenu, en de nombreux cas, une nécessité du commerce.

Cette Association est, en conséquence, d'avis que les intérêts engagés collaborent pour faire disparaître les difficultés que suscite actuellement l'usage de ces documents dans les cas où la nécessité de leur emploi est généralement reconnue.

6. — Considérant qu'il existe dans plusieurs États une législation spéciale relative au sujet régi par ces Règles, et que des projets de loi concernant le même sujet sont déposés dans d'autres États, et considérant qu'il sera seulement possible d'appliquer ces Règles dans ces États si elles sont en accord avec la législation nationale, l'Association émet le vœu que pour assurer l'uniformité, chaque législation existante ou en préparation soit mise en concordance avec ces Règles.

7. — Que l'organe exécutif du Comité du Droit Maritime (*Maritime Law Committee*) soit autorisé, et il l'est par les présentes, à continuer son action d'accord avec les corps représentés et les intérêts engagés et il est prié de le faire de façon à assurer l'adoption des dites Règles et leur mise en vigueur pour toutes opérations traitées à compter du 31 janvier 1922.

Les Règles de La Haye 1921

définissant les risques assurés par des transporteurs maritimes
en vertu d'un connaissement.

ARTICLE PREMIER. — *Définitions.* — Dans ces Règles, les mots :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire ou l'affréteur partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » signifie un connaissement ou tout document similaire faisant titre, tout et autant que ce document se rapporte au transport de marchandises par mer.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux et de la cargaison transportée sur le pont.

d) « Navire » comprend tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire.

ARTICLE DEUXIÈME. — *Risques.* — Sous réserve des stipulations de l'article 5, le transporteur, pour tous contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant à la manutention, chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE TROISIÈME. — *Responsabilités et obligations.*

I. Le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en état sain pour la réception, le transport et la préservation des marchandises, les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées.

2. Le transporteur sera tenu de pourvoir à la manutention chargement, arrimage, transport, garde, soin et déchargement appropriés et soigneux des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, à la demande du chargeur, émettre un connaissement portant entre autres choses :

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apparaissent clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles restent lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur avant que le chargement ne commence ;

c) l'état et le conditionnement apparents des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu d'émettre un connaissement portant la description, les marques, le nombre, la quantité ou le poids, dont il a raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement des marchandises actuellement reçues par lui.

4. Un tel connaissement émis pour des marchandises autres que des marchandises transportées en grenier et des cargaisons complètes de bois, constituera, sauf preuve contraire, la présomption que le transporteur a reçu les marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux paragraphes 3 a), b) et c).

Pour toute réclamation contre le transporteur au cas de marchandises transportées en grenier ou des cargaisons complètes de bois, le plaignant sera tenu, nonobstant le connaissement, de prouver le nombre, la quantité ou le poids actuellement délivrés au transporteur.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur l'exactitude de la description, des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points.

6. A moins qu'une notification écrite d'une réclamation pour perte ou dommage, et la nature générale de cette réclamation ne soit signifiée par écrit au transporteur ou à son agent au port de décharge avant l'enlèvement des marchandises, cet enlèvement constituera, sauf preuve contraire, la présomption de la délivrance par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissement et en tous cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour perte ou dommage à moins qu'une action ne soit intentée dans les 12 mois de la délivrance des marchandises.

7. — Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué », pourvu qu'aucun connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » ou autre document faisant titre, n'ait été précédemment délivré pour ces marchandises.

En échange et contre remise d'un connaissement libellé « Reçu pour Embarquement », le chargeur sera en droit, après l'embarquement des marchandises, d'obtenir un connaissement libellé « Embarqué ».

Un connaissement libellé « Reçu pour Embarquement » dans lequel ultérieurement sont insérés par le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur, le nom ou les noms du navire ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, sera considéré aux fins de ces Règles, comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. — Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictés dans cet article, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrivent ces Règles, sera nulle, non avenue et sans effet.

ARTICLE QUATRIÈME. — *Droits et exonérations.* — 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant de :

a) acte, négligence ou faute du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration (*management*) du navire ;

- b) feu ;
- c) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- d) acte de Dieu ;
- e) fait de guerre ;
- f) fait d'ennemis publics ;
- g) arrêts ou contraintes de princes, autorités ou peuple ou saisie judiciaire ;
- h) restrictions de quarantaine ;
- i) acte ou omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, son agent ou représentant ;
- j) grèves ou lock-outs ou arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- k) émeutes ou troubles civils ;
- l) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) défaut, qualité ou vice propre des marchandises ;
- n) insuffisance d'emballage ;
- o) vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- p) toute autre cause ne provenant pas d'une faute positive ou de la participation du transporteur ou de la faute ou négligence des agents, préposés ou employés du transporteur.

3. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ou aucun déroutement autorisé par le contrat de transport ne sera considéré comme une infraction ou violation de ces Règles ou du contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

4. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables en aucun cas pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, au delà d'une somme de £. 100 par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et n'aient été insérées au connaissance.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

La déclaration du chargeur quant à la nature et la valeur des marchandises déclarées constituera, sauf preuve contraire, une présomption, mais ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

5. Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si le chargeur a fait une déclaration sciemment erronée de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable ou explosive, ou de nature dangereuse, à moins que cette nature et ces caractères n'aient été déclarés par écrit par le chargeur au transporteur avant l'embarquement, et que le transporteur, capitaine ou agent du transporteur n'ait consenti à leur embarquement, pourront à tout moment avant leur délivrance être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité pour le chargeur, et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si de telles marchandises embarquées avec le consentement du transporteur devenaient un danger pour le navire ou la cargaison, elles pourraient de même façon être détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité pour le chargeur.

7. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de tous ou de l'un quelconque de ses droits et exonérations prévus par cet article, pourvu que cet abandon soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

ARTICLE CINQUIÈME. — *Condition spéciale.* — Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur, au sujet de ces mêmes marchandises, ou son obligation quant à l'état de navigabilité du navire, ou le soin ou diligence de ses préposés ou agents quant aux manutention, chargement, arrimage, garde, soin et déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

ARTICLE SIXIÈME. — *Limites d'application de ces Règles.* — Aucune disposition de ces Règles ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises,

ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement à l'embarquement et postérieurement au débarquement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE SEPTIÈME. — *Limitation de responsabilité.* — Les dispositions de ces Règles ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de la convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Paragraphe deuxième. — APPRÉCIATION DES RÈGLES DE LA HAYE.

Dans leur forme, les Règles de La Haye présentaient un caractère indécis, pour ne pas dire contradictoire : d'une part, elles visaient à constituer un connaissance type proposé à l'acceptation des parties, comme les règles d'York et d'Anvers en manière d'avaries communes ; elles ne valaient donc qu'autant que les intéressés les adopteraient. Mais, d'autre part, leur texte déclarait nulle toute clause contraire tendant à diminuer la responsabilité du transporteur, comme si elles avaient eu par elles-mêmes une valeur légale. Cette apparente sanction devait demeurer sans efficacité, aussi longtemps que ces Règles ne seraient pas incorporées dans les lois internes ou dans une convention internationale et, par là, transformées en règles obligatoires.

Quant aux principes qu'elles énonçaient, c'étaient à peu près les mêmes que dans l'*Harter Act* : réglementation légale de l'obligation du transporteur, réduction de cette obligation à la notion de due diligence, distinction des fautes nautiques et commerciales du capitaine. Il y avait aussi quelques règles nouvelles : limitation de la responsabilité à 100 livres sterling par colis expédié sans déclaration de valeur, délivrance du connaissance au chargeur, et les règles concernant les actions intentées contre les armateurs.

Dans l'ensemble, les Règles de La Haye s'efforçaient de concilier l'intérêt des chargeurs, celui des banquiers, celui des assureurs et même celui des armateurs.

Pour les chargeurs, les Règles interdisaient l'usage des clauses de négligence et celles de limitation de responsabilité. Elles

fixaient une valeur appréciable (100 livres sterling) pour la limite de la responsabilité de l'armateur par colis en valeur non déclarée. 4

Pour les banquiers, les Règles, après avoir purgé les connaissements des clauses qui, au moment de l'arrivée du navire, pouvaient rendre ceux-ci sans valeur, acheminaient le connaissement vers un type international uniforme de document maritime.

Pour les assureurs, elles précisaient les risques que ceux-ci seraient désormais appelés à couvrir. Aux formules diverses et variables, se trouveraient substituées des stipulations, si non semblables dans leurs termes, du moins équivalentes dans leurs effets.

Quant aux armateurs, pourvu qu'ils fussent tous placés sur le même pied du point de vue de la concurrence, des responsabilités aggravées leur importaient sans doute assez peu. Ils ne manqueraient pas, en effet, de se couvrir de ces responsabilités par une augmentation du taux des frets.

Paragraphe troisième. — LA CONFÉRENCE DE LONDRES DE 1922.

On avait d'abord compté que les Règles de La Haye, établies dans l'accord des divers groupements intéressés et acceptées notamment par les assureurs et par les banquiers, seraient volontairement adoptées, comme l'avaient été les Règles d'York et d'Anvers ; la date du 31 janvier 1922 avait même été fixée pour leur mise en application. Mais il apparut bientôt que cet espoir était chimérique. D'une part, aucun pays ne voulait se hasarder à les adopter avant les autres. D'autre part, bien qu'un progrès certain eût été réalisé sur l'état de choses antérieur, le commerce britannique, soutenu par le Gouvernement, qui menaçait les armateurs de déposer un projet-loi, réclamait de nouvelles concessions, que les armateurs durent consentir. Elles furent soumises à la Conférence qui se tint à Londres, du 9 au 11 octobre 1922, sous les auspices du Comité Maritime International (1).

(1) W.R. BISSCHOP, *Compte rendu de la Conférence*, *Dor*, t. 2, p. 25.

Les principales modifications apportées aux Règles de La Haye à la suite de cette conférence furent les suivantes :

Interdiction au transporteur de se faire céder par le chargeur le bénéfice d'une assurance de responsabilité ; suppression de la distinction des marchandises en général et des marchandises en grenier ou des cargaisons complètes de bois au point de vue de la présomption de réception des marchandises, telles qu'elles sont décrites au connaissement ; maintien de la responsabilité du transporteur vis-à-vis des tiers porteurs de connaissements, malgré la garantie du chargeur relative à l'exactitude du chargement ; droit pour le transporteur d'insérer dans un connaissement des clauses « que dit être » ou autres analogues, quand il n'a pas eu de moyens raisonnables pour contrôler le chargement.

De plus, à la Conférence de Londres, on a voulu réaliser l'unité de législation en cette matière dans tout l'Empire, non plus par des vœux et des recommandations, mais en rendant le texte des Règles de La Haye obligatoire par le vote du Parlement. Mais cette réforme nationale se heurtait aux difficultés déjà signalées à propos des projets de réforme français à savoir l'infériorité des armateurs nationaux vis-à-vis des armateurs des pays étrangers qui n'ont pas fait de réforme pareille. Le problème des clauses de connaissement ne pouvant être résolu que par un traité international, on insistait donc pour qu'un projet de convention, basé sur les principes admis par les Règles de La Haye, fût immédiatement préparé, afin d'être soumis à la Conférence diplomatique de Bruxelles.

SECTION TROISIÈME. — La Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

Paragraphe premier. — LA CONFÉRENCE DIPLOMATIQUE DE BRUXELLES DE 1922.

C'est ainsi que la Conférence diplomatique de Bruxelles (I), convoquée du 17 au 22 octobre 1922, en vue d'examiner les

(1) RIFERT, La Conférence diplomatique de Bruxelles, *Dor*, t. 2, p. 64.

projets de convention sur la responsabilité des propriétaires de navires et sur les privilèges maritimes, ajouta à son ordre du jour la matière des transports par connaissements.

A cette conférence, étaient représentées : l'Allemagne, l'Argentine, la Belgique, le Chili, Cuba, le Danemark, l'Espagne, l'Ésthonie, les États-Unis, la France, la Grande-Bretagne, la Hongrie, l'Italie, le Japon, la Lettonie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Yougoslavie, la Suède, et l'Uruguay. On y établit simultanément trois textes de Convention : 1^o sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire, 2^o sur les privilèges et hypothèques maritimes et 3^o sur le connaissement.

En ce qui concerne le connaissement, la Conférence aboutit à l'adoption d'un texte presque identique à celui des Règles de La Haye. Mais ces Règles, rédigées sous la forme de clauses de connaissement originaires destinées à servir à la rédaction d'un connaissement-type, auraient dû être remaniées et mises dans la forme juridique d'une convention internationale. Seulement cette refonte risquait de dénaturer l'accord que les intéressés avaient réussi à établir entre eux. La Conférence maintint donc dans son ensemble le texte des Règles, en qualifiant son projet, pour en marquer le caractère provisoire, de « base d'une convention internationale » ; et elle n'y apporta que peu de modifications.

Paragraphe deuxième. — LA COMMISSION DE BRUXELLES DE 1923.

Ultérieurement quelques difficultés surgirent. Elles étaient pour ainsi dire prévues, puisque la Conférence, pour y parer, avait eu soin, avant sa clôture, de désigner une commission qui serait chargée de les résoudre. Cette commission se réunit à Bruxelles, du 6 au 10 octobre 1923. Douze États y étaient représentés. M. G. RIBERT, qui représentait la France, demanda vainement à la commission de modifier la forme de la Convention, en supprimant de son texte des règles déjà admises dans tous

les pays, et en améliorant la rédaction. Mais bien que la plupart des délégués aient reconnu la justesse de cette observation, il parut impossible de modifier un projet qui avait déjà réuni tant d'assentiments et qui était sur le point de passer dans la législation anglaise.

La commission se borna donc, à cet égard, à quelques modifications de pure forme ; mais un protocole additionnel autorisa les Etats à ratifier la Convention en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation. Sur le fond, quelques changements furent apportés, notamment quant à la fixation en valeur or de la limite de responsabilité du transporteur ; quelques précisions ou réserves ont été de plus insérées dans le protocole de clôture.

La Convention ainsi rédigée fut soumise à la signature et à la ratification des Etats. Nous croyons utile d'en reproduire le texte (1).

Convention Internationale

**Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance,
signée à Bruxelles, le 24 août 1924.**

Le président de la République allemande, le président de la République argentine, Sa Majesté le roi des Belges, le président de la République de Chili, le président de la République de Cuba, Sa Majesté le roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le roi d'Espagne, le chef de l'Etat esthonien, le président des Etats-Unis d'Amérique, le président de la République française, Sa Majesté le roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, empereur des Indes, Son Altesse sérénissime le gouverneur du royaume de Hongrie, Sa Majesté le roi d'Italie, Sa Majesté l'empereur du Japon, le président de la République de Lettonie, le président de la République du Mexique, Sa Majesté le roi de Norvège, Sa Majesté la reine des Pays-Bas, le président de la République du Pérou, le président de la Répu-

(1) Texte de la Convention de Bruxelles de 1924, *Dor*, t. 15, p. 853.

blique de Pologne, le président de la République portugaise, Sa Majesté le roi de Roumanie, Sa Majesté le roi des Serbes, Croates et Slovènes, Sa Majesté le roi de Suède et le président de la République de l'Uruguay.

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matières de connaissance, ont décidé de conclure une convention à cet effet et ont désigné, pour leurs plénipotentiaires, savoir :...

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

TITRE PREMIER

ARTICLE PREMIER. — Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur partie au contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

ARTICLE DEUXIÈME. — Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

ARTICLE TROISIÈME. — 1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur sous réserve des dispositions de l'article 4 procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au chargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

b) Ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité, ou un poids dont il a raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité ou du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement avant ou au moment de l'enlè-

vement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tous cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un document « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le nom ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la ou les dates de l'embarquement et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente convention sera nulle, non avenue et sans effet.

Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

ARTICLE QUATRIÈME. — 1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'inavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, le tout conformément aux prescrip-

tions de l'article 3, paragraphe premier. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un « acte de Dieu » ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, ou autorité ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

h) D'une restriction de quarantaine ;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) D'émeutes ou troubles civils ;

l) D'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

n) D'une insuffisance d'emballage ;

o) D'une insuffisance ou imperfection des marques ;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsable pour pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur débarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elles pourraient de même façon être débarquées ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

ARTICLE CINQUIÈME. — Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux charte-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE SIXIÈME. — Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE SEPTIÈME. — Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE HUITIÈME. — Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE NEUVIÈME. — Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livre sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale d'après le cours de change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

ARTICLE DIXIÈME. — Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance créé dans un des Etats contractants.

ARTICLE ONZIÈME. — A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée dans un commun accord avec les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le ministre des Affaires étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître en même temps la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE DOUZIÈME. — Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE TREIZIÈME. — Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains, soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ARTICLE QUATORZIÈME. — A l'égard des Etats, qui auront participé au premier dépôt de ratification, la présente Convention produira effet un an après la date du procès verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11 alinéa 2, et à l'article 12 alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ARTICLE QUINZIÈME. — S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulut dénoncer la présente Convention, la dénonciation serait notifiée par écrit au Gouvernement belge qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ARTICLE SEIZIÈME. — Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Protocole de signature.

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, les plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1) De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2 de c) à p), le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couvertes par le paragraphe a).

2) D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa dudit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Procès-Verbal de la signature.

Le 25 août 1924, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance a été ouverte au ministère des Affaires étrangères de Belgique à la signature des plénipotentiaires des Etats représentés à la Conférence internationale de droit maritime.

Ont été successivement reçues les signatures des plénipotentiaires dont les noms suivent :

Le 8 septembre 1924, pour la Belgique. Le 15 novembre 1924, pour la Grande-Bretagne. En procédant à la signature de la présente convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal. Le 28 février 1925, pour la France. Le 12 mars 1925, pour la Roumanie. Le 23 juin 1925, pour les Etats-Unis d'Amérique. Le 22 août 1925, pour la Pologne et la ville libre de Dantzig. Le 24 août 1925, pour la Répu-

blique allemande. Le 24 août 1925, pour l'Espagne. Le 24 août 1925, pour le Japon. En procédant à la signature de la présente convention, à l'exclusion du protocole de signature, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal. Le 17 septembre 1925 pour l'Italie. Le 8 avril 1926 pour la Hongrie. Le 10 avril 1926 pour l'Esthonie. Le 10 avril 1926 pour le royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

I, the Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15 th. day of november 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :

I declare that His Britannic Majesty's Government adopts the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland, I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each to territories over which His Britannic Majesty exercises a mandate to accede to this Convention under Article 13.

Au moment de procéder à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, le soussigné plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes :

a) A l'article 4 :

Le Japon se réserve, jusqu'à nouvel ordre, l'acceptation des dispositions du a) à l'alinéa 2 de l'article 4.

b) Le Japon est d'avis que la Convention, dans sa totalité, ne s'applique pas au cabotage national ; par conséquent, il n'y aurait pas lieu d'en faire l'objet de dispositions au protocole. Toutefois, s'il n'en est pas ainsi, le Japon se réserve le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation.

DEUXIÈME PARTIE

La responsabilité du transporteur maritime d'après la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissance

Nous venons de montrer comment le conflit entre les chargeurs et les armateurs sur la question de la responsabilité en matière de transport maritime avait abouti à la conclusion de la Convention Internationale de Bruxelles du 25 août 1924. Nous allons voir maintenant, dans cette deuxième partie, comment la Convention de Bruxelles a voulu résoudre ce conflit.

Le but de la Convention de Bruxelles est de substituer à la détermination conventionnelle des obligations du transporteur maritime, une règle légale uniforme pour tous les pays. Elle ne prétend pas par là constituer un code complet de l'affrètement, mais simplement établir un régime légal obligatoire, déterminant les droits et les obligations de chacune des parties dans le contrat de transport, afin d'assurer au connaissement, comme titre probatoire de la réception de la marchandise, une valeur certaine que ne viennent pas détruire les clauses de non-responsabilité.

A cet effet, la Convention de Bruxelles fixe les règles à suivre dans les connaissements, puis elle détermine la responsabilité du transporteur, ensuite elle annule les clauses d'exonération, et enfin elle pose des règles quant à l'exercice de l'action en responsabilité (1).

Nous allons donc voir successivement dans cette deuxième partie :

Chapitre premier : Le domaine d'application de la Convention de Bruxelles.

Chapitre deuxième : Les règles concernant le connaissement.

Chapitre troisième : La détermination de la responsabilité du transporteur.

Chapitre quatrième : La prohibition des clauses d'exonération.

Chapitre cinquième : L'action en responsabilité.

(1) L'article 4, 3^o, de la Convention de Bruxelles, fait aussi allusion à la responsabilité du chargeur envers le transporteur ; mais comme ce texte se réfère simplement aux règles de droit commun, nous avons jugé préférable de ne pas en parler.

CHAPITRE PREMIER

LE DOMAINE D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES.

La Convention de Bruxelles ne régit pas tous les contrats de transport maritime ; son application est limitée à un certain nombre de cas déterminés. L'article premier, portant définition des diverses expressions employées par la Convention, contient déjà la plus grande partie de la délimitation de son domaine d'application ; mais ce texte n'est pas tout à fait complet et il y a lieu d'y ajouter quelques dispositions stipulées dans les autres articles.

Nous allons voir dans ce chapitre :

Section première. Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au lieu de la formation du contrat de transport.

Section deuxième. Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au navire faisant l'objet du contrat de transport.

Section troisième. Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant aux personnes parties du contrat de transport.

Section quatrième. Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au contrat de transport.

Section cinquième. Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au transport des marchandises.

Section sixième. Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant aux marchandises faisant l'objet du contrat de transport.

SECTION PREMIÈRE. — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au lieu de formation du contrat de transport.

Paragraphe premier. — LES DIVERSES SOLUTIONS DE CONFLITS DE LOIS.

Lorsqu'on veut résoudre une difficulté au point de vue du droit international, la première question est de savoir quelle est la loi qui sera applicable. C'est la question du conflit de lois. Pour résoudre cette question, on avait proposé plusieurs solutions :

Premier système : l'application de la loi du pavillon. C'est le système adopté par la jurisprudence anglaise (1). Il consiste d'abord à rechercher très attentivement l'intention probable des parties ; c'est seulement dans le cas où cette intention ne peut pas être découverte que le juge doit appliquer la loi du pavillon, c'est-à-dire la loi du pays où le navire est immatriculé.

Deuxième système : l'application de la loi du lieu d'exécution. C'est le système allemand. La jurisprudence allemande (2) résout le conflit de loi de la manière suivante : en ce qui concerne la forme du contrat, le juge doit appliquer la loi du lieu où il a été créé, mais en ce qui concerne la validité du contrat et les

(1) Haute Cour de justice d'Angleterre, 17 mars 1891, *Rev.*, t. 7, p. 62.

(2) Trib. sup. hanséatique, 21 oct. 1904, *Rev.*, t. 21, p. 340.

rapports juridiques entre l'armateur et le réceptionnaire, on doit appliquer la loi du lieu où devront être exécutées les obligations qui en découlent.

Troisième système : l'application de la *lex loci contractus*. C'est le système français. La jurisprudence française (1) pose le principe de l'application, en l'absence de manifestation de volonté des parties, de la loi du lieu où le contrat a été conclu, car, dit-elle, lorsque deux parties contractent, il est à présumer qu'elles songent au statut sous l'empire duquel elles contractent et non à celui du pays inconnu où il faudra plaider pour obtenir l'exécution de la convention. Mais ce principe comporte de nombreuses exceptions et notamment en ce qui concerne l'exécution du contrat. Pour ce cas, la jurisprudence française (2) admet, pour des raisons d'utilité pratique, l'application de la loi du lieu de destination ; c'est la *lex loci solutionis*, par exemple, pour les fins de non-recevoir, le calcul des staries, etc.

Paragraphe deuxième. — LA SOLUTION ADMISE PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES.

De ces trois systèmes, quel est celui adopté par la Convention de Bruxelles ? L'article 10 nous donne la solution : « Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tout connaissance créé dans un des États contractants. » La Convention a donc résolu le problème du conflit de lois par l'adoption du système français de la *lex loci contractus*, système qui est conforme aux règles du conflit de lois telles que les professe généralement la doctrine.

Si on prenait à la lettre le texte de l'article 10 de la Convention de Bruxelles, il en résulterait ceci, que le seul fait de la création d'un connaissance dans un des États signataires, soumettrait

(1) Civ. c., 23 fév. 1864, D.P. 1864. 1. 166. — Trib. Com. Marseille, 25 juin 1895, *Rev.*, t. 11, p. 192.

(2) Trib. Com. Seine, 19 août 1903, *Rev.*, t. 18, p. 901.

ce connaissance aux dispositions de la Convention, sans qu'il y ait à considérer la nationalité des parties au connaissance. Or, cette formule ne doit pas être interprétée de cette manière, elle doit être entendue en ce sens, que la Convention s'appliquera lorsque la difficulté s'élèvera entre un transporteur et un réceptonnaire de nationalités différentes, ou tout au moins quand l'un des deux n'appartient pas au pays où le litige est jugé. En un mot, la Convention de Bruxelles ne s'applique que dans le rapport international des parties au contrat de transport. Une convention internationale ne peut être, en effet, appliquée aux nationaux lorsque la loi interne est normalement applicable. Si un connaissance est créé dans un pays qui a mis en vigueur la Convention de Bruxelles, mais que ce connaissance intéresse exclusivement les nationaux de ce pays, que le transport soit fait par un navire battant pavillon national, et que les tribunaux de ce pays soient saisis, on ne voit pas comment ils pourraient appliquer la Convention de Bruxelles en la substituant au droit national normalement applicable (1).

Il résulte de cette interprétation qu'un grave inconvénient se présente lorsqu'un pays, ayant adopté la Convention de Bruxelles dans ses relations internationales, n'a pas introduit ses dispositions dans la législation interne, et lorsqu'il existe une différence notable entre celle-ci et la Convention. Si le connaissance n'était pas un titre transmissible, la coexistence de la loi nationale et de la Convention n'aurait pas d'inconvénient, sauf encore la divergence possible d'interprétation. Mais dans le cas où le connaissance est négociable, un armateur qui aura délivré un connaissance à un chargeur étranger appartenant à un Etat signataire de la Convention, ne sera jamais certain qu'il ne se verra pas présenter ce connaissance par un réclamateur étranger ou de son pays, il demeure donc incertain des dispositions qui lui seront applicables.

(1) RIPERT; *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n° 1471 bis, p. 431. — Dans le même sens, SCAPEL, *La nouvelle législation sur les transports de marchandises par mer*, n° 78, p. 73. — En sens contraire, A. PERCELOU, L'introduction en France des conventions pour l'unification de droit maritime, *Annales de droit commercial*, 1936, p. 221.

SECTION DEUXIÈME. — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au navire faisant l'objet du contrat de transport.

Dans son article premier portant définition des divers mots, la Convention de Bruxelles précise que le mot « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer. La Convention s'applique donc à tout navire faisant le transport par mer, sans distinguer entre les navires de lignes régulières et les tramps, ni entre les navires de transport international et ceux de cabotage national.

La délégation norvégienne avait demandé de restreindre l'application de la Convention aux navires de lignes régulières. Les tramps devraient ainsi s'y trouver soustraits. Cette proposition intéressait particulièrement les armateurs norvégiens, transporteurs nombreux et importants par tramps de cargaisons de bois. Cette conception n'a pas prévalu et la proposition a été retirée sans vote devant l'opposition à peu près générale qu'elle avait rencontrée. Elle était inacceptable, d'abord, parce que la distinction des liners et des tramps, qui n'est même pas toujours très nette, quant à l'exploitation du navire, ne peut pas être précisée au point de vue juridique ; ensuite, parce que la Convention est faite pour protéger le porteur du connaissement et que par conséquent le mode de formation du contrat de transport ne peut être pris en considération du moment qu'un connaissement a été émis.

L'exclusion des transports de cabotage national avait été demandée aussi par la délégation norvégienne. Elle se heurtait également à cette objection que la Convention régit le connaissement, et non le transport, et que peu importe, par conséquent, la nature du transport du moment qu'un connaissement a été émis. Elle a été également retirée et s'est fondue dans la proposition anglaise qui aboutit à réserver aux États contractants le droit d'appliquer au cabotage national, pour toutes les catégories de marchandises, les dispositions de la Convention rela-

tives aux cargaisons d'un caractère exceptionnel. En effet, le protocole de signature réserve le droit des Etats signataires d'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'article 6 à toutes catégories de marchandises sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Lors de la signature de la Convention, le Japon a exprimé l'avis que la Convention, dans sa totalité, ne s'applique pas au cabotage national, et il s'est réservé le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation.

SECTION TROISIÈME. — **Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant aux personnes parties au contrat de transport.**

La Convention de Bruxelles s'applique sans aucun doute dans les relations entre l'armateur propriétaire du navire et le chargeur. Mais il peut arriver qu'un affrèteur (chargeur) passe lui-même un contrat de sous-affrètement avec un tiers qui lui donne des marchandises à transporter. Cet affrèteur devient donc à son tour l'armateur et le sous-affrèteur est le chargeur. Dans ce cas, on se demande si la Convention de Bruxelles sera applicable dans les rapports de l'affrèteur avec le sous-affrèteur.

Par la définition du mot « transporteur » dans son article premier, la Convention précise qu'elle s'applique au propriétaire du navire ou à l'affrèteur partie au contrat de transport avec un chargeur.

Il n'y a donc pas lieu de distinguer suivant que le transporteur est un propriétaire ou un affrèteur, car l'affrèteur, dans le contrat de sous-affrètement, est personnellement tenu de délivrer en bon état la marchandise dont il a pris charge ; il peut même être responsable solidairement avec le propriétaire, du mauvais état de navigabilité du navire : il lui incombait, en effet, de refuser le navire comme aliment au contrat d'affrètement si celui-ci était impropre au voyage auquel il était destiné (1).

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 38, p. 70.

En l'absence de toute faute du capitaine et de toutes réserves sur le mauvais état du navire, lors de sa livraison par l'armateur propriétaire, l'affrèteur et le sous-affrèteur doivent relever et garantir le capitaine de la condamnation prononcée contre lui, en cas de vice propre du navire, au profit des réceptionnaires de marchandises avariées. Les responsabilités pécuniaires encourues doivent être réparties entre eux proportionnellement à la gravité des fautes qu'ils ont commises, l'affrèteur en manquant à son obligation de livrer et de maintenir le navire en bon état, et le sous-affrèteur en continuant à faire usage du navire sans exiger les réparations nécessaires (1).

SECTION QUATRIÈME. — **Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au contrat de transport.**

Paragraphe premier. — APPLICATION AU CONNAISSEMENT NÉGOCIABLE.

Nous avons vu que le contrat de transport maritime s'exprime dans la charte-partie et dans le connaissement. Le but des Règles de La Haye, qui sont à l'origine de la Convention, avait été de régler l'usage du connaissement négociable, c'est-à-dire du connaissement formant titre au profit d'un tiers porteur pour le transport des marchandises par mer.

Ce même but se retrouve dans la Convention de Bruxelles. Par la définition qu'elle donne du contrat de transport, la Convention affirme qu'elle entend régler, non pas toutes les questions nées du contrat d'affrètement, mais seulement celles que soulève l'usage du connaissement et du connaissement négociable. En effet, l'article premier, b), dispose que le terme « contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document

(1) Aix, 21 juil. 1919, *Rev.*, t. 32, p. 370.

similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; et l'article 5 alinéa 2 répète qu'aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties. La loi belge du 28 novembre 1928, qui a reproduit exactement le texte de la Convention, le fait précéder d'un préambule, aux termes duquel est déclaré régi par les nouvelles dispositions « le connaissance négociable émis pour le transport des marchandises... ».

Donc la Convention de Bruxelles ne s'applique que lorsque le contrat de transport est constaté par un connaissance négociable. Mais que faut-il entendre par connaissance négociable ? La question ne se pose, ni pour le connaissance au porteur, ni pour le connaissance à ordre, mais seulement pour le connaissance à personne dénommée.

Suivant une opinion, le connaissance à personne dénommée doit être considéré comme non négociable (1). Ce connaissance, s'il est cessible par les formes de la cession de créance, n'est pas négociable.

D'après une autre opinion, ce connaissance, pouvant être transféré par une cession civile, serait soumis aux dispositions de la Convention.

La jurisprudence (2) a décidé en cette matière qu'il importe peu qu'un connaissance ait été créé à personne dénommée, si l'original remis au chargeur ne porte pas défense d'être négocié, et si ce connaissance a été, en effet, transmis par un transfert régulier.

Cette décision est conforme aux règles posées dans l'article 6 de la Convention qui exige, pour que le connaissance soit non négociable, la mention expresse de ce caractère. Ainsi devrait être considéré comme régi par la Convention tout connaissance quelle que fût sa forme, qui ne porterait pas la mention « non négociable ».

(1) RIPERT, *Droit Maritime*. 3^e éd., t. 2, n^o 1817-3, p. 199.

(2) Bruxelles, 13 nov. 1931, *Dor*, t. 26, p. 185.

Paragraphe deuxième. — APPLICATION A TOUT DOCUMENT
SIMILAIRE.

Mais la Convention ne vise pas seulement le connaissement proprement dit, elle vise aussi tout document similaire.

C'est le cas du connaissement « reçu pour embarquement », puisqu'il prouve, non seulement l'existence, mais encore le commencement d'exécution du contrat de transport, et qu'ainsi il engage la responsabilité du transporteur.

Mais peut-on en dire autant pour le « delivery order » ? Il le faudrait si on pouvait le considérer comme une coupure du connaissement (1). Mais l'opinion contraire (2) paraît plus exacte. Le delivery order ne paraît être, comme son nom l'indique d'ailleurs, qu'un simple bon d'enlèvement donné par un vendeur à un acheteur sur un lot de marchandises, qui doivent arriver ou qui sont déjà arrivées par un navire déterminé. Mais ce titre, à la différence du connaissement, ne confère au porteur aucun droit réel sur la marchandise, et ne vaut que par la signature de l'émetteur, tandis que le connaissement vaut à la fois par la signature du capitaine et par les marchandises qui y sont décrites. Au surplus, il est généralement reconnu que le porteur du delivery order n'a aucun droit contre le capitaine.

Paragraphe troisième. — APPLICATION AUX CHARTES-PARTIES
AVEC ÉMISSION DE CONNAISSEMENT.

D'après l'article 5 alinéa 2 de la Convention, les chartes-parties ne sont pas soumises aux règles posées par la Convention. La raison est que, dans un tel contrat, les parties peuvent débattre leurs conventions dans des conditions d'égalité qui ne se rencontrent pas dans les tractations entre transporteur et chargeur ; et d'autre part, par elle-même, la charte-partie ne se prête

(1) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1575-1, p. 538.

(2) G. MARAIS, *Du crédit documentaire*, 2^e éd., n^o 60, p. 117.

pas à des opérations sur marchandises embarquées de la nature de celles auxquelles donnent lieu les connaissements.

Mais ce même article ajoute une exception à la règle qu'il a énoncée : « Mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. »

Cette exception soulève une difficulté en ce qui concerne l'interprétation du mot « émis ». La discussion présente un très grand intérêt en droit français, qui exige la création d'un connaissement pour toutes marchandises voyageant par mer, même s'il y a eu antérieurement une charte-partie. La disposition de l'article 5 qui vise l'exclusion des chartes-parties, et qui a été admise pour permettre à la libre volonté des parties l'affrètement total, ne s'appliquera donc jamais, puisqu'il y a toujours une émission d'un connaissement.

Suivant l'opinion de M. RIPERT (1), on ne doit pas considérer qu'il y a dans ce cas émission dans le sens donné à ce mot par la Convention. Mais cette manière de voir a été reprochée comme niant l'évidence ; dans une telle hypothèse, le connaissement a bien été émis (2).

Cependant, dans le sens exact du terme, il n'y a émission que s'il y a mise en circulation. A proprement parler, un connaissement a été créé, pour employer l'expression du texte français de l'article 10 de la Convention, mais il n'est pas « émis », s'il doit demeurer enfermé dans les rapports du propriétaire du navire et de l'affréteur. D'autre part, dans le texte anglais (articles 5 et 10), il est question de connaissement « issued », qu'on pourrait traduire par « créé ».

La Convention s'applique donc dès qu'un connaissement a été émis. Seulement lorsqu'il existe une charte-partie, l'article premier, b), précise que dans ce cas la Convention ne s'applique « qu'à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement ». Mais cette phrase n'est pas très claire et donne lieu à des interprétations différentes.

(1) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1817-2, p. 798.

(2) *Dor*, t. 27, p. 127.

Très certainement cette disposition ne s'applique qu'au cas de connaissance émis sous charte-partie. Sur ce point, le paragraphe *b)* est très net : « ... il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie du moment... ». Si donc il s'agit d'un connaissance créé en dehors de toute charte-partie, il est soumis aux dispositions de la Convention dès le moment de la création, ne serait-il l'objet d'aucune négociation, et par conséquent, non seulement au profit d'un tiers porteur, mais au profit du chargeur lui-même.

Cependant, le tribunal de commerce d'Anvers (1) avait d'abord admis que le connaissance, même négociable, échappait aux dispositions de la loi belge du 28 novembre 1928, aussi longtemps qu'il n'était pas transféré à un tiers. Il s'est rallié depuis à l'opinion contraire qu'a consacré un arrêt de Bruxelles du 21 février 1935 (2).

Mais dans le cas d'un connaissance sous charte-partie, comment faut-il entendre les mots « porteur du connaissance » ?

Ces mots signifient sans aucun doute le tiers porteur, car du moment que le connaissance lui a été transféré, il est fondé à se prévaloir des dispositions de la Convention. Mais s'appliquent-ils aussi à l'affréteur lui-même ?

Suivant une décision du tribunal de commerce d'Anvers du 18 septembre 1934 (3), l'expression « porteur du connaissance » ne peut signifier qu'exclusivement la tierce personne porteur du connaissance, et la remise du connaissance n'a pas pour conséquence de modifier la responsabilité entre le fréteur et l'affréteur, telle qu'ils peuvent l'avoir assumée en concluant leur contrat de transport sous forme d'une charte-partie. D'ailleurs, l'affréteur n'a pas besoin de la protection que la Convention a voulu assurer au chargeur.

En sens contraire, le tribunal de commerce de Gand (4) a décidé que le connaissance créé sous charte-partie est soumis

(1) Anvers, 20 janv. 1931, *Dor*, t. 24, p. 163. — Anvers, 18 janv. 1934, *Dor*, t. 32, p. 174.

(2) Bruxelles, 21 fév. 1935, *Dor*, t. 34, p. 114.

(3) Anvers, 18 sept. 1934, *Dor*, t. 33, p. 156.

(4) Trib. Com. Gand, 22 oct. 1935, *Dor*, t. 33, p. 157.

aux dispositions de la Convention, alors même qu'il est présenté par l'affrèteur. De même la Cour de Bruxelles, par un arrêt du 21 février 1935 (1) a décidé qu'il n'est pas possible d'interpréter l'expression « porteur du connaissance » comme visant exclusivement le tiers porteur du connaissance. Elle invoque, à l'appui de cette solution, les débats de la Conférence de Bruxelles, d'où elle croit pouvoir conclure que l'adjonction du mot « tiers » à l'expression « porteur du connaissance » ayant été proposée, mais non réalisée, a été implicitement rejetée. Mais il convient d'observer sur cet arrêt, d'une part, qu'il a été rendu dans une espèce où le connaissance avait été effectivement négocié et n'était rentré entre les mains de son premier titulaire que par l'effet des recours exercés entre les titulaires successifs de la traite documentaire ; d'autre part, que les travaux de la Conférence de Bruxelles ne sont pas aussi démonstratifs qu'il l'affirme. Au cours des débats, la substitution du mot « tiers porteur » au mot « porteur » fut proposée, mais fut ajournée à un nouvel examen, lequel n'eut pas lieu. De ces circonstances, on ne peut tirer aucun argument décisif.

SECTION CINQUIÈME. — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au transport des marchandises par mer.

Le transport des marchandises suppose que l'on prend une marchandise à un point déterminé pour la remettre à un autre point déterminé. Dans le transport maritime, le contrat de transport doit donc comprendre non seulement le déplacement matériel des marchandises, mais aussi les opérations nécessaires pour mettre ces marchandises sur le navire et pour les décharger du navire, ainsi que les opérations de garde et d'entrepôt avant le moment où elles sont chargées et après le moment où elles sont déchargées. Il se trouve donc qu'il y a sous ce contrat

(1) Bruxelles, 21 fév. 1935, *Dor*, t. 34, p. 114.

unique, plusieurs services de nature économique différente : garde, entrepôt, chargement, déchargement et transport proprement dit.

Si ces opérations sont faites par des personnes différentes, elles n'auront plus les mêmes caractères. Mais si elles sont faites par une seule personne, le transporteur, on doit considérer ces diverses opérations comme un tout formant l'ensemble nécessaire du contrat de transport ; les opérations de garde et d'entrepôt ne sont alors que les accessoires des opérations de transport proprement dit. Telle est la théorie de l'unité du contrat de transport formulée par la jurisprudence (1) et la doctrine françaises (2).

Cette théorie, si simple et si logique soit-elle, n'a pas été acceptée par les rédacteurs de la Convention. Le paragraphe c) de l'article premier dit en effet que le transport de marchandises couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. On a voulu que la Convention s'applique uniquement dans les opérations de transport proprement dit, lorsque les marchandises seraient à bord, car, dit-on, c'est seulement quand la marchandise est à bord que le transport peut être régi par une convention internationale.

Dans les règles de La Haye, le texte concernant cette disposition était un peu différent ; l'expression employée était la suivante : « depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire ». La modification de ce texte a été demandée à la Conférence de Londres (octobre 1922), par un délégué anglais, pour qu'il eût une portée plus générale et s'appliquât à des marchandises qui ne peuvent pas être déchargées sous palan, mais au moyen de pompes, comme le pétrole, ou d'élévateurs, comme les grains ; de là, le nouveau texte établi par la Convention, et dont il est permis de penser que, bien qu'il soit moins précis, il est préférable en raison de son caractère plus général.

(1) Cas. civ., 1 fév. 1898, *Rev.*, t. 28, p. 332.

(2) RIPERT, *Précis de droit maritime*, 1939, n° 292, p. 183.

Ainsi donc la Convention de Bruxelles rejette la théorie de l'unité du contrat de transport et entend régler uniquement la partie maritime des opérations de transport. Le contrat de transport va être désormais légalement sectionné en plusieurs parties : séjour à quai avant le chargement sur le navire, transport maritime proprement dit, séjour à quai après le déchargement du navire. Dès lors, pour les opérations matérielles antérieures au chargement ou postérieures au déchargement, les règles du contrat de transport maritime seront inapplicables.

SECTION SIXIÈME. — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant aux marchandises transportées.

La Convention de Bruxelles ne s'applique pas à toutes les marchandises transportées. Elle prévoit elle-même deux cas dans lesquels les parties seront placées sous le régime de liberté du contrat.

Paragraphe premier. — **CHARGEMENT EXCEPTIONNEL.**

L'article 6 de la Convention exclut de son application les marchandises ayant un caractère exceptionnel : « Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur, seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire, dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit émis, et que les conditions de l'accord inter-

venu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère. Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal. Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquelles le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale. » .

Cette disposition de la Convention de Bruxelles a été copiée presque textuellement des Règles de La Haye. En effet, l'article 5 des Règles de La Haye, sous la rubrique « Conditions spéciales » disposait dans les termes suivants : « Nonobstant les dispositions des articles précédents un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises ou son obligation quant à l'état de navigabilité du navire, ou le soin ou diligence de ses préposés ou agents quant aux manutention, chargement, arrimage, garde, soin et déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de son caractère. Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal. »

Cette exception se justifiait par les raisons suivantes : La responsabilité dont les Règles de La Haye chargeaient les armateurs risquait de détourner ceux-ci d'accepter les transports de marchandises nouvelles ou dans les conditions nouvelles, et, par suite, faisait obstacle à des innovations intéressantes. D'autre part, l'exception ainsi établie n'avait pas d'inconvénient en ce qui concerne la valeur des connaissements, objets des Règles de La Haye, puisque, dans les cas envisagés, aucun connaissement négociable ne devait être créé.

Au texte ainsi établi, la Conférence de Bruxelles apporta quelques modifications de forme, dont la principale est l'exception relative à l'ordre public. Mais surtout, sous l'influence des intéressés sur cargaison, qui craignaient de voir les armateurs se dérober, grâce à ces dispositions, aux exigences de la Convention, elle ajouta l'alinéa final.

De cette addition, il est résulté une confusion regrettable. Le sens même de l'article 6 et sa portée ont été mis en discussion. Le défaut de précision du texte a été reconnu, lors des débats de la Conférence de Bruxelles, au point qu'il a pu être déclaré qu'il ne signifiait rien. Aussi a-t-on pu soutenir qu'en l'absence de connaissance négociable, les parties avaient toute liberté de contracter comme elles l'entendaient.

Cependant il est impossible de ne pas tenir compte de l'alinéa ajouté au texte original des Règles de La Haye ; il a évidemment pour effet de limiter au seul cas de transport de cargaisons exceptionnelles la liberté concédée aux parties.

Donc d'après l'article 6 de la Convention, la faculté de déroger aux prescriptions de la Convention n'existe pas pour les cargaisons commerciales ordinaires à transporter au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement pour les chargements dont le caractère, l'objet, les circonstances, les termes et les conditions sont de nature à justifier cette dérogation.

Personne n'a pu définir précisément ce qui différencie d'une cargaison ordinaire les cargaisons exceptionnelles. On en a donné des exemples : les transports de viandes frigorifiques au début de cette industrie, le transport des marchandises nouvelles, susceptibles d'être dangereuses, des marchandises avariées, etc... Si vague est la formule de la Convention, qu'on a pu dire qu'il sera toujours facile aux parties de trouver une circonstance qui fasse considérer comme exceptionnel le transport qu'elles concluent : « La restriction contenue dans l'alinéa 3 de l'article 6 ne présente aucune portée. Les parties s'en affranchiront quand cela leur conviendra. » (1).

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 64, p. 125.

A prendre le texte à la lettre, il semblerait que la faculté de déroger à la Convention ne pourrait être invoquée que si la nature des marchandises d'une part, et, d'autre part, les conditions du transport présentent un caractère particulier. Cependant, d'après l'avis particulièrement autorisé de M. RIPERT (1) qui se réfère à l'intention des rédacteurs de ce texte, il semble que les règles obligatoires de responsabilité cessent de s'appliquer du moment qu'une seule de ces deux conditions se présente, et le transport aura un caractère exceptionnel, soit à raison de la nature de la marchandise, soit à raison des conditions du transport.

De plus, les conventions librement conclues dans ces circonstances n'ont le plein effet légal que leur reconnaît l'article 6 qu'à deux conditions : 1) Que les stipulations ne soient pas contraires à l'ordre public ; 2) qu'aucun connaissance négociable ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et qui portera mention de ce caractère.

Paragraphe deuxième. — TRANSPORT DES ANIMAUX VIVANTS ET
TRANSPORT FAIT SUR LE PONT.

La Convention de Bruxelles dans son article premier c), portant définition du mot marchandise, déclare qu'elle s'applique aux marchandises de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

L'une et l'autre exceptions se justifient aisément. En ce qui concerne la pontée, les soins et la vigilance exigés du transporteur pour la conservation des marchandises en cale deviennent à peu près inopérants du fait même du mode de chargement adopté ; de plus, ces marchandises sont plus dangereusement exposées que les autres. D'où la nécessité d'un régime spécial. Il faut, bien entendu, que le chargement en pontée ait

(1) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1817-3, p. 798.

été prévu dans le contrat de transport et ait été réalisé en fait. Quant aux animaux vivants, les risques de transport sont à la fois très particuliers et très considérables, le transport est donc plus difficile et plus dangereux que celui des marchandises ordinaires et de plus ces animaux sont généralement convoyés, la présence de l'agent du chargeur doit modifier la responsabilité du capitaine. A laisser ces transports sous le régime organisé par la Convention, aucun armateur n'aurait accepté de s'en charger.

A l'égard de ces marchandises, l'application de la Convention est exclue d'une manière générale. Mais s'il y a d'excellents motifs de ne pas appliquer à ces marchandises les règles admises en général quant à la responsabilité et aux obligations du transporteur, il n'y a aucune raison, au contraire, pour ne pas leur appliquer les règles relatives à la délivrance du connaissement et à la réception des marchandises. Et ceci conduit à de très grandes complications quant au régime légal de ces transports.

CHAPITRE DEUXIÈME

LES RÈGLES CONCERNANT LE CONNAISSEMENT.

Le domaine d'application de la Convention de Bruxelles étant déterminé, nous allons voir maintenant quelles sont les règles qu'elle impose aux parties dans le contrat de transport maritime.

Lorsque le contrat de transport a reçu un commencement d'exécution, c'est-à-dire lorsque le transporteur a reçu la marchandise à embarquer, il est nécessaire que le chargeur ait un titre qui lui permette de réclamer sa marchandise au port de destination. La Convention de Bruxelles lui donne le droit d'exiger du transporteur un connaissement régulier contenant des indications suffisantes pour que l'on puisse identifier les marchandises chargées.

Nous étudierons dans une première section, la délivrance du connaissement, puis dans une deuxième section, l'identification des marchandises, ensuite dans une troisième section, les déclarations du chargeur et enfin dans une quatrième section, la force probante du connaissement.

SECTION PREMIÈRE. — Délivrance du connaissement.

Après la prise en charge des marchandises, le transporteur doit délivrer au chargeur, sur sa demande, un connaissement et y reproduire en principe les indications que le chargeur a dû lui fournir par écrit : « Article 3, paragraphe 3, de la Convention :

« Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autre chose... »

Et l'article 3, paragraphe 7, précise que : « Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué », pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un document « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement sur le document remis en premier lieu le nom ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, paragraphe 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement « Embarqué ».

Cette expression « quelque document » vise non seulement le billet de bord, le billet d'embarquement que l'armateur délivre au moment où les marchandises sont déposées dans ses hangars ou magasins avant toute vérification, mais encore le connaissement « reçu pour embarquement ».

Le connaissement « reçu pour embarquement » est un connaissement qui ne porte pas l'indication du nom du navire qui doit transporter la marchandise en question. Il ne constate pas le chargement des marchandises sur le navire, il contient simplement une promesse de chargement pour un transport ultérieur. Ses utilités sont évidentes : la première, c'est que, dans certains commerces, l'expéditeur de marchandises veut envoyer le connaissement avant d'avoir chargé ; la deuxième, c'est, lorsqu'un navire ne passe que très peu de temps dans un port d'escale, le chargeur apporte les marchandises à l'avance, et ne peut faire signer le connaissement par le capitaine.

Mais malgré son utilité, le connaissement « reçu pour embarquement » a soulevé de très vives critiques (1). Celui qui a entre

(1) RIPERT, *Précis de Droit Maritime*, 1939, n° 313, p. 192.

les mains un reçu pour embarquement ne sait pas où se trouvent les marchandises, il ne sait même pas si elles sont embarquées, et, en tout cas, ne peut pas savoir à quel moment elles arriveront.

Ce connaissance « reçu pour embarquement » n'est pas prohibé par la Convention, il continue donc à subsister avec les controverses qu'il soulève. Seulement, suivant les dispositions du paragraphe 7 de l'article 3, le chargeur qui a reçu un connaissance « reçu pour embarquement » aura désormais le droit d'exiger, une fois la marchandise chargée, que ce connaissance soit échangé contre un connaissance « embarqué ».

La Convention prévoit également, dans ce même paragraphe, qu'au lieu d'effectuer cet échange, le transporteur peut transformer le connaissance « reçu pour embarquement » en un connaissance « embarqué » par une annotation relatant le nom du navire, la date de l'embarquement, et les mentions destinées à identifier la marchandise.

Le droit d'exiger cette substitution ou cette transformation n'appartient pas seulement au chargeur, et, bien que la Convention ne s'explique pas sur ce point, il est certain que ce droit appartient aussi à tout tiers porteur, régulièrement saisi d'un connaissance « reçu pour embarquement » (1).

SECTION DEUXIÈME. — Identification des marchandises.

Le connaissance délivré au chargeur devrait fournir une reconnaissance des marchandises remises au transporteur ; mais, dans la pratique, la portée de cette reconnaissance est réduite ou annihilée par les clauses que le capitaine ou l'agent de l'armateur y insère : « poids inconnu, quantité inconnue, nombre inconnu... » ou encore « que dit être ». Ces clauses rendent sans valeur les énonciations du connaissance et la jurisprudence,

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 47, p. 90.

par une interprétation contestable, y voit même des clauses d'irresponsabilité obligeant le chargeur à prouver, non seulement la consistance des marchandises transportées, mais encore une faute précise du transporteur.

C'est contre cet état de choses que la Convention a voulu réagir afin de rendre au connaissement sa force probante et, par là, sa valeur comme titre négociable.

Paragraphe premier. — LES MENTIONS QUI DOIVENT ÊTRE PORTÉES AU CONNAISSEMENT.

Aux termes de l'article 3, 3^o de la Convention, le transporteur doit mentionner sur le connaissement « les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ; ou le nombre de colis ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ; l'état et le conditionnement apparent des marchandises ».

La règle de l'article 3, 3^o de la Convention, entraîne cette conséquence que le transporteur n'a plus le droit de délivrer un connaissement qui ne prouve pas le chargement. Les clauses qui détruisent la valeur probante du connaissement considéré comme reconnaissance du chargement se trouvent aujourd'hui prohibées, puisqu'une règle d'ordre public impose au transporteur l'obligation d'identifier, sur le connaissement, les marchandises qu'il reçoit.

Il est à remarquer que la Convention n'exige pas la mention au connaissement de la nature ou de la qualité des marchandises. Quant à la mesure des marchandises, particulièrement intéressante pour les cargaisons de bois, la Convention n'exige

pas non plus son insertion dans le connaissement. Un auteur (1) a cru pouvoir déduire par là que la clause « mesure inconnue » n'est pas prohibée par la Convention et demeure donc licite. C'est là une erreur, car, à la Conférence de La Haye, Sir Henri Duke et M. Cleminson avaient déclaré que : « les poids et mesures ne sont que des moyens de reconnaître la quantité, le mot « mesure » est donc compris dans le mot « quantité » (2).

Telles sont les mentions que doit comporter le connaissement délivré au chargeur. Mais faut-il appliquer cette règle au connaissement « reçu pour embarquement » ? Suivant une opinion (3), les prescriptions de la Convention concernant le connaissement « embarqué » doivent aussi être appliquées au connaissement « reçu pour embarquement ». Cependant les termes de l'article 3, 7^o *in fine*, donneraient à penser que le connaissement « reçu pour embarquement » n'est pas astreint à mentionner toutes les énonciations qu'exige l'article 3, 3^o, de la Convention.

Paragraphe deuxième. — LES RÈGLES CONCERNANT LES RÉSERVES.

Etant donné la règle de l'article 3, 3^o, de la Convention, le transporteur prudent, n'acceptera pas des marchandises avant d'avoir vérifié les marques, compté ou pesé les colis, etc... Mais c'est souvent impossible, surtout pour les cargaisons en vrac. D'autre part, la rapidité des opérations maritimes ne permet pas au transporteur de faire des vérifications minutieuses qui immobiliseraient trop longtemps le navire ; ces vérifications se font ordinairement au port de débarquement et non au port d'embarquement.

Il est donc nécessaire que l'obligation imposée au transporteur de porter sur le connaissement les indications fournies par le chargeur reçoive, dans certains cas, des tempéraments. Comme cette obligation emporte une reconnaissance, elle suppose que

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n^o 46, p. 87.

(2) Compte rendu de la Conférence de La Haye, *Rev.*, t. 33, p. 598.

(3) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n^o 47, p. 89.

le transporteur a pu reconnaître, elle suppose aussi la bonne foi du chargeur. Aussi la Convention l'écarte-t-elle lorsque l'une de ces conditions fait défaut. Article 3, 3^o, dernier alinéa : « Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner dans le connaissement, des marques, un nombre, une quantité, ou un poids dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier. »

L'article 2, paragraphe 3, dernier alinéa, des Règles de La Haye, ne permet au transporteur d'insérer des réserves au connaissement que dans le cas où il aurait une sérieuse raison de douter de l'exactitude de la déclaration du chargeur. La Convention de Bruxelles a complété ce texte en ajoutant le cas où la transporteur n'aurait pas eu des moyens raisonnables de vérifier. Lors des travaux préparatoires de la Convention de Bruxelles, à la Conférence de Londres du 9 au 11 octobre 1922, du Comité maritime international (1), cette addition a été envisagée comme tendant à sauvegarder les intérêts des transporteurs de cargaison en vrac, cargaison dont les poids ou quantités sont fréquemment d'une vérification impossible pour le capitaine. Mais à la Conférence diplomatique de Bruxelles du 26 octobre 1922, la sous-commission avait fait la déclaration suivante : « les clauses poids inconnu, environ et similaires ne peuvent être insérées que si le propriétaire du navire n'a pas de moyens raisonnables de contrôler la cargaison reçue par lui » (2). Aussi a-t-on pu soutenir (3), après cette déclaration, que les deux cas de réserves prévus par la Convention ne font en réalité qu'un seul cas, et que le transporteur doit justifier de la régularité de son insertion en établissant qu'il avait de justes motifs de soupçonner l'inexactitude de la déclaration et qu'il n'avait aucun moyen raisonnable de vérification. Cette opi-

(1) W.R. BISSCHOP, Compte rendu de la Conférence de Londres, *Dor*, t. 2, p. 25.

(2) RIPERT, La Conférence diplomatique de Bruxelles 1922, *Dor*, t. 2, p. 64.

(3) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1816-7, pp. 790-791.

nion ne doit pas être retenue car la disjonction « ou » employé par la Convention, nous montre clairement qu'il s'agit là de deux cas différents. Certes, il ne suffirait pas que le capitaine ait des soupçons sur l'exactitude des déclarations du chargeur, si, par ailleurs, ayant la facilité de vérifier ces déclarations, il ne se soucie pas de le faire. Mais, si, d'après les circonstances, il y a impossibilité pratique de vérification, cela suffit à légitimer les réserves sans qu'il importe que les circonstances fassent ou non naître dans l'esprit du capitaine un soupçon précis et déterminé sur l'exactitude des déclarations du chargeur.

L'insertion des réserves dans le connaissement peut occasionner des conflits. A qui incombera alors la charge de la preuve ? Il nous faut distinguer ici deux cas : 1^o Si le conflit s'élève, au départ, entre le chargeur et le transporteur, il appartiendra à ce dernier de prouver qu'il se trouve dans les conditions où la Convention autorise l'insertion. Si au contraire, le conflit s'élève, à destination, avec le porteur du connaissement accepté par le chargeur, le transporteur est alors protégé par la clause insérée dans le connaissement, et il incombera au porteur du connaissement de démontrer que cette clause a été insérée à tort.

Quant aux effets de ces réserves, bien que la Convention n'ait rien précisé sur ce point, il faut décider, contrairement à la jurisprudence antérieure que, dans les cas où elles sont admises, elles ont pour seul effet le renversement de la charge de la preuve et qu'elles ne doivent plus être considérées comme entraînant clause d'irresponsabilité, puisque celle-ci est formellement prohibée par l'article 3, 8^o.

Telle est la dispense de mention au connaissement des caractéristiques de la marchandise. Mais cette dispense ne concerne que la mention des marques, du nombre, de la quantité ou du poids, elle ne vise pas la mention de l'état et du conditionnement apparent de la marchandise, car le capitaine n'a pas le droit d'ignorer le conditionnement apparent. La clause « condition unknown » est donc formellement interdite. Si le capitaine néglige de constater le conditionnement apparent, il doit quand même émettre le connaissement « en bon état apparent de conditionnement ».

Paragraphe troisième. — LES LETTRES DE GARANTIE.

Au lieu de porter des réserves sur le connaissement, le transporteur peut se faire remettre par le chargeur une lettre de garantie aux termes de laquelle ce dernier s'engage à ne lui réclamer aucune indemnité et à le relever de la responsabilité qu'il pourrait encourir envers le réceptionnaire ou tout autre tiers, en raison de l'inexactitude de la description des marchandises dans le connaissement.

La lettre de garantie présente une utilité incontestable ; elle permet de libérer rapidement le navire et de délivrer immédiatement, au profit de l'expéditeur, un connaissement net. Par exemple : un chargeur présente à l'embarquement une grande quantité de pièces de bois. A la fin de l'opération, le chargeur et le capitaine sont en désaccord sur quelques pièces de bois en plus ou en moins. Faut-il donc recommencer l'opération : décharger pour recharger ? Ce sont des frais, des pertes de temps, donc des pertes d'argent. Pour régler la situation, le chargeur donne au capitaine une lettre de garantie et se décide ainsi à assumer les conséquences des manquants, s'il en existe effectivement, à l'arrivée.

Mais quelquefois cette lettre de garantie peut servir de moyens de fraude : un chargeur présente à l'embarquement une marchandise avariée de telle sorte que le capitaine ne peut pas se méprendre sur le caractère de l'expédition qu'il va prendre en charge. Le chargeur n'ignore pas que si l'état d'avarie est porté sur le connaissement, il ne pourra faire aucune opération documentaire sur cette marchandise. Il insiste donc pour que le capitaine lui délivre un connaissement sans réserve et en échange il lui donne une lettre de garantie.

La Convention de Bruxelles ne s'est pas occupée de cette lettre. Rien n'empêche donc le transporteur d'en exiger la délivrance du chargeur. La Conférence d'Amsterdam du Comité Maritime International, du 1^{re} au 4 août 1927, a discuté la question de la lettre de garantie. Après un long débat, la Conférence a voté la résolution suivante :

« La Conférence considérant que la foi due au connaissement et sa valeur comme document représentant la marchandise sont essentiels au commerce international.

« Considérant que l'un des objets de la Convention sur le connaissement a été de renforcer le crédit qui doit s'attacher aux documents maritimes.

« Constate l'accord unanime de l'Assemblée sur la nécessité de protéger cet intérêt primordial contre toute pratique abusive par lettre de garantie ou autrement.

« Voit avec satisfaction l'accord intervenu entre les armateurs, les assureurs et autres intéressés en Angleterre en vue de porter remède au mal et espère qu'avec l'assistance de l'International Shipping Conference et des Chambres de Commerce internationales, on y aboutira.

« Charge le bureau permanent de suivre ces efforts et, dans le cas où les intéressés ne réussiraient pas à trouver des solutions acceptables, sans législation internationale, de convoquer une sous-commission qui étudierait les diverses suggestions qui lui ont été ou qui seraient faites dans le même but au cours des délibérations de la Conférence ou autrement et ferait un rapport à une prochaine session. »

Dans cette résolution, nous pouvons constater qu'il est simplement question d'éviter les abus de la lettre de garantie ; mais il n'est nullement question de l'interdire. Ainsi au point de vue international, la question se trouve ajournée.

SECTION TROISIÈME. — Déclarations du chargeur.

La Convention tend à rendre effective la responsabilité du transporteur, s'il ne délivre pas les marchandises conformément aux mentions du connaissement. Il est donc nécessaire d'obtenir du chargeur des indications précises et exactes. La précision est assurée par l'obligation de fournir ces indications par écrit (article 3, 3^o, a) et b)). L'inexactitude est sanctionnée par diverses dispositions de la Convention.

Paragraphe premier. — DÉCLARATION INEXACTE DES MARQUES, DU NOMBRE, DE LA QUANTITÉ ET DU POIDS DES MARCHANDISES.

D'après l'article 3, 5^o, de la Convention, « le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniser le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitude sur ce point ».

Cette sanction ne porte que sur les mentions relatives aux marques, au nombre, à la quantité ou au poids, elle ne joue pas quant à la mention de l'état et du conditionnement apparent que le transporteur peut toujours vérifier.

Quant aux effets de ces inexactitudes, il faut distinguer suivant qu'il s'agit de rapport du transporteur avec le chargeur ou avec le tiers porteur du connaissement.

Entre le transporteur et le chargeur, l'inexactitude rend le chargeur responsable des conséquences qui peuvent en résulter. Le chargeur devra donc garantir ou indemniser le transporteur en butte aux réclamations des tiers porteurs, il devra lui tenir compte de la différence entre le fret réellement payé et celui qui aurait été perçu sur la déclaration exacte de la marchandise (1), ou encore du supplément qui a été exigé par une compagnie de chemin de fer pour déclaration inexacte.

Le transporteur peut fixer à l'avance le montant des dommages intérêts par une clause pénale insérée au connaissement et stipulant le paiement du double fret ou du quadruple fret (2). Mais la clause qui sanctionne ainsi les déclarations inexactes doit être raisonnablement interprétée (3) ; son application ne peut se concevoir que lorsque le tarif ou taux de fret applicable à la marchandise réellement transportée est différent, et supé-

(1) Trib. Com. Anvers, 26 mai 1933, *Dor*, t. 30, p. 126.

(2) Bruxelles, 29 avril 1931, *Dor*, t. 26, p. 176.

(3) Bruxelles, 29 avril 1931, *Dor*, t. 26, p. 176.

rieur au tarif applicable à la marchandise désignée dans le contrat de transport ; quand le fret est le même, le transporteur n'a subi de ce chef aucun préjudice, la clause pénale ne devrait donc pas s'appliquer.

Entre le transporteur et le tiers porteur du connaissement, l'inexactitude de la déclaration du chargeur est sans effet. La responsabilité du chargeur envers le transporteur ne modifie en rien la responsabilité du transporteur envers toute personne autre que le chargeur. Article 3, 5^o, *in fine* : « Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur. »

Le transporteur est donc tenu, vis-à-vis du tiers porteur de bonne foi, dans les termes du connaissement. Il ne sera pas recevable à faire la preuve de la non réception des marchandises telles qu'elles sont décrites au connaissement. De même qu'aux termes de la Convention, le chargeur est garant envers le transporteur de l'exactitude de ses déclarations, de même on peut dire que le transporteur qui n'a pas usé du droit qu'il aurait eu de faire des réserves fondées sur l'absence de moyens raisonnables de contrôle, est garant, envers le tiers porteur, de l'exactitude des énonciations du connaissement. La disposition de l'article 3 confirme donc que le connaissement sans réserve conserve au profit du tiers une force probante absolue.

Paragraphe deuxième. — DÉCLARATION SCIEMMENT INEXACTE DE LA NATURE OU DE LA VALEUR DES MARCHANDISES.

La Convention, dans son article 4, 5^o, dernier alinéa, édicte une sanction spéciale particulièrement grave contre les déclarations sciemment inexactes du chargeur concernant la nature et la valeur des marchandises : « Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de la nature ou de leur valeur. »

Cette sanction édictée contre le chargeur coupable d'une fausse déclaration constitue une véritable peine civile (1). Mais pour qu'elle soit applicable, plusieurs conditions sont nécessaires.

Première condition : Il faut que la déclaration inexacte porte sur la nature ou sur la valeur des marchandises.

Si elle porte sur les marques, même sur le nombre, ou sur la quantité, le transporteur ne peut se prévaloir de l'irresponsabilité édictée par l'article 4, 5°. Le transporteur n'a qu'à s'en prendre à lui-même s'il est trompé sur les marques, le nombre ou la quantité des marchandises qui lui sont remises. Une vérification même hâtive et superficielle lui permettra de déjouer facilement toute fraude de ce genre, et il aurait alors le droit d'insérer des réserves dans le connaissement. Tandis que la rapidité des opérations maritimes rend plus difficiles les vérifications concernant la nature ou la valeur des marchandises à transporter.

Deuxième condition : Il faut que, s'il s'agit de la valeur, la déclaration soit exagérée.

Cette condition n'est pas acceptée par tous les auteurs. En effet, la Convention, dans la généralité de ses termes, semble viser aussi bien la déclaration exagérée que la déclaration inférieure à la valeur réelle. Les délégués français et italien avaient fait insérer dans le protocole de signature leur disposition réservant aux États contractants le droit de préciser que l'article 4, 5°, dernier alinéa, ne s'appliquerait pas au cas où le chargeur a déclaré une valeur inférieure à la valeur réelle. Or cette réserve a été supprimée du texte définitif de la Convention, à la suite d'un accord intervenu entre les divers gouvernements, étant entendu que cette suppression n'impliquait aucune modification de la règle. De cette suppression, on en conclut (2) qu'il n'y a pas lieu de distinguer si la déclaration est supérieure ou inférieure à la valeur réelle ; du moment qu'elle est inexacte, la sanction de l'article 4, 5°, dernier alinéa, est applicable. D'autres (3) prétendent qu'il en serait ainsi même si la réserve dans

(1) RIPERT, *Précis de Droit Maritime*, 1939, n° 438, p. 260.

(2) *Nouveau Code de Commerce annoté*, t. 3, article 273, n° 1720, p. 452.

(3) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n° 1816-11, p. 795.

le protocole de signature n'avait pas été supprimée, car, dit-on, cette réserve n'aurait d'autre effet que de reconnaître au chargeur le droit de ne faire aucune déclaration de valeur pour des marchandises valant plus de 100 livres, sans qu'on puisse lui reprocher de ne pas avoir déclaré la valeur exacte de la marchandise. Ces opinions ne sont pas exactes. En effet, la Convention n'a pas imposé au chargeur l'obligation de déclarer la valeur des marchandises ; or si le chargeur peut ne pas déclarer la valeur, pourquoi ne pourrait-il pas faire une déclaration inférieure à la valeur réelle ? La suppression de la réserve du protocole de signature ne doit pas être interprétée dans le sens contraire à la raison logique de la règle elle-même. Il nous faut donc décider que la sanction de l'article 4, 5^o, dernier alinéa, ne s'applique que lorsque la déclaration de la valeur de la marchandise est exagérée, elle ne s'applique pas lorsque la valeur déclarée est inférieure à la valeur réelle.

Troisième condition : Il faut que la déclaration inexacte ait été faite sciemment, en d'autres termes, en connaissance de cause.

La simple erreur ne suffit pas à faire jouer cette sanction : il faut pour cela que le chargeur, connaissant la véritable valeur ou la véritable nature de sa marchandise, fasse une déclaration inexacte. En cas de bonne foi et de simple erreur, l'article 4, 5^o, dernier alinéa, ne s'applique pas ; le propriétaire de la marchandise peut donc réclamer les indemnités en cas de pertes ou dommages (1).

Lorsque la déclaration de la nature ou de la valeur s'est révélée inexacte, il appartient au chargeur de prouver qu'il est de bonne foi. Toute fausse déclaration de la nature ou de la valeur est présumée sauf preuve contraire faite en connaissance de cause (2). Le chargeur, qui est le seul à connaître la véritable nature et la véritable valeur de ces marchandises, doit faire la preuve de sa croyance excusable à l'exactitude de la déclaration qu'il a faite.

(1) Procès-verbal de la Conférence de La Haye, *Rev.*, t. 33, p. 1019.

(2) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n^o 62, p. 122.

Lorsque ces trois conditions sont réunies, le transporteur n'est tenu à payer aucune indemnité pour les pertes ou dommages survenus aux marchandises transportées.

Il n'est même pas nécessaire que la déclaration sciemment inexacte soit faite par le chargeur en vue de porter préjudice au transporteur (1), par exemple pour payer un fret moins élevé. L'inexactitude peut avoir une autre raison : le chargeur peut, par exemple, faire une déclaration inexacte pour payer des droits de douane moins élevés. La déclaration, dans ce cas, n'en est pas moins inexacte et il perd alors tous ses droits contre le transporteur.

Il n'est pas non plus nécessaire que l'inexactitude de la déclaration ait eu une influence sur la réalisation de la perte ou dommage (2). Même si aucun préjudice n'est résulté, pour le transporteur, de la fausseté de la déclaration, le chargeur n'en supportera pas moins le poids de sa fausse déclaration en perdant son recours.

Cette disposition, conforme à la mentalité anglaise, est contraire aux principes de droit français, d'après lesquels une faute n'est prise en considération que s'il existe entre elle et le dommage, un rapport de causalité. Mais si elle a été adoptée par la Convention, c'est qu'on a voulu assurer l'exécution des obligations du chargeur par une sanction énergique.

La Convention dit que le transporteur ne sera tenu « en aucun cas » de payer l'indemnité. Nous devons donc conclure qu'il en serait ainsi même au cas où les pertes ou dommages auraient été causés par la faute du transporteur.

L'irresponsabilité qu'établit le présent article produit effet non seulement à l'égard du chargeur, mais même à l'égard du porteur de bonne foi du connaissement. Ce dernier ne pourra agir que contre l'auteur de la déclaration inexacte, il n'a pas d'action contre le transporteur (3).

(1) RIPERT, *Précis de Droit Maritime*, 1939, n° 438, p. 260.

(2) RIPERT, *Précis de Droit Maritime*, 1939, n° 438, p. 260.

(3) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 62, p. 121.

Paragraphe troisième. — DISPOSITIONS SPÉCIALES CONCERNANT
LES MARCHANDISES DE NATURE INFLAMMABLE, EXPLOSIVE
OU DANGEREUSE.

I. — *Sanction de la fausse déclaration de la marchandise
dangereuse.*

La Convention a établi une sanction spéciale concernant la fausse déclaration pour les marchandises dangereuses. Pour ces marchandises, la sanction établie par l'article 4, 5^o, dernier alinéa, que nous venons de voir, contre la fausse déclaration sur la nature des marchandises, devient insuffisante en présence du risque que telles marchandises représentent pour la sécurité des autres intérêts engagés dans l'expédition, navire et cargaison.

L'article 4, 6^o, confère au transporteur, chargé des soins de ces intérêts, un droit plus étendu, afin de mieux les sauvegarder : « Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépense provenant ou résultant directement ou indirectement de leur débarquement. »

Donc, si les marchandises dangereuses ont été embarquées à l'insu du transporteur, ce dernier aura le droit de les débarquer, de les détruire ou de les rendre inoffensives à tout moment, en tous lieux, sans encourir aucune responsabilité ni à l'égard du chargeur, ni à l'égard du tiers porteur du connaissance. Les frais nécessités par le débarquement ou la destruction de ces marchandises, comme les frais faits pour les rendre inoffen-

sives, de même que les dommages qu'elles ont causé au navire ou aux autres parties du chargement, sont à la charge du chargeur ; le transporteur n'encourt de ce chef aucune responsabilité.

Il est à remarquer que la Convention rend le chargeur responsable des conséquences directes ou indirectes de l'embarquement des marchandises dangereuses. Cette disposition est donc plus sévère que le droit commun français qui limite la responsabilité uniquement aux dommages directs, à ceux qui présentent un lien de causalité avec la nature dangereuse des marchandises.

II. — *Droit du transporteur sur les marchandises dangereuses embarquées avec son consentement.*

L'article 4, 6^o *in fine*, prévoit le cas où la nature dangereuse de la marchandise a été connue du transporteur : « Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elles pourraient de même façon être débarquées ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur, si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu. »

En ce cas, le transporteur ayant consenti à l'embarquement des marchandises dangereuses, a des droits moins étendus que dans le cas précédent. Il n'est autorisé à les débarquer, à les détruire ou à les rendre inoffensives que si elles viennent à mettre en danger le navire ou la cargaison. Il n'est alors tenu d'aucune indemnité ni, envers le chargeur ni envers le porteur du connaissement. Mais il lui incombe de prouver l'existence du danger qui justifie la mesure qu'il a prise.

La décision du transporteur qui, sous réserve de cette preuve, ne donne pas lieu à indemnité, peut, selon les circonstances, motiver une action en contribution quand les conditions requises pour l'existence d'avaries communes sont réalisées en l'espèce.

SECTION QUATRIÈME. — Force probante du connaissance.

La Convention, reproduisant la règle posée dans les Règles de La Haye, conforme d'ailleurs à la solution admise par la jurisprudence anglaise, décide que le connaissance régulièrement rédigé vaudra présomption sauf preuve contraire (*prima facie evidence*). Article 3, 4^o : « Un tel connaissance vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au paragraphe 3, a), b) et c). »

Paragraphe premier. — FORCE PROBANTE DU CONNAISSEMENT ENTRE LES PARTIES.

Entre les parties, le connaissance constitue une preuve « *prima facie* » de la réception des marchandises par le transporteur. Mais le texte français de la Convention, qui parle de « présomption sauf preuve contraire », présentait une divergence importante avec le texte anglais, d'après lequel le connaissance fera « *prima facie evidence* », c'est-à-dire preuve au premier abord de la réception des marchandises.

Sans doute, entre la « *prima facie evidence* » et la présomption sauf preuve contraire, il y a une certaine équivalence superficielle, mais la procédure de preuve est différente. Quand un plaideur français invoque devant le juge une présomption, le juge français reste maître d'apprécier la valeur de la preuve contraire. Son libre arbitre n'est limité par aucune règle de droit ni de procédure, mais il ne peut empêcher la production des documents certains. Différente est la situation du juge anglais en face d'une « *prima facie evidence* ». Quand le demandeur a produit une preuve de cette catégorie, le juge a le droit de

s'y tenir et de refuser de voir et d'entendre la preuve contraire. Et il doit opposer ce refus, appliquer le *stopping* chaque fois que le défendeur ne paraît pas de bonne foi (1).

La traduction ne peut être qu'approximative et, en fait, le droit anglais accorde une force plus grande à la *prima facie evidence* que le droit français à la simple présomption.

Paragraphe deuxième. — FORCE PROBANTE DU CONNAISSEMENT
ENTRE LE TRANSPORTEUR ET LE TIERS.

Avec le tiers porteur du connaissance, la situation est plus compliquée. Nous avons vu que le but de la Convention est de protéger le tiers ; mais d'après le texte de l'article 3, 4^o, on pourrait croire que la Convention permet au transporteur d'apporter une preuve contraire même à l'égard du tiers porteur de bonne foi ; ce qui aboutirait à détruire complètement la valeur du connaissance comme titre négociable, et à porter ainsi du même coup, une atteinte infiniment grave à la sécurité du commerce international.

Les pays scandinaves avaient demandé que le connaissance fit preuve absolue contre le transporteur (*conclusive evidence*), sinon au profit du chargeur, du moins au profit du tiers porteur de bonne foi (2). Mais cette proposition fut repoussée ; ce qui devrait permettre de conclure que la Convention a voulu conserver au transporteur le droit de faire la preuve contraire à l'égard de tout intéressé.

Cependant, la commission, dans son rapport admis par la Conférence comme interprétation officielle du texte, déclarait que l'armateur qui, par inadvertance ou par erreur, a émis un connaissance pour plus qu'il n'a réellement reçu, sans mention restrictive, est tenu envers le tiers porteur de bonne foi.

(1) AUBRUN, La loi du 2 avril 1936, ariclet 2, note 1, n^o 5, D. P. 1937. 4. 7.

(2) RIPERT, La Commission de Bruxelles 6-10 oct. 1923, *Dor*, t. 4, n^o 7, p. 59.

D'ailleurs, il convient de rapprocher ce texte de celui de l'article 3, 5°, qui, ayant accordé au transporteur une action en indemnité contre le chargeur auteur de déclaration inexacte, stipule que le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur. Il résulte de cette disposition que le connaissance qui, à l'égard du chargeur, a la valeur d'une présomption sauf preuve contraire, a la valeur d'une preuve absolue (*conclusive evidence*) à l'égard du tiers porteur de bonne foi.

Il y a là une contradiction frappante entre les deux textes de la Convention, et il nous est difficile de trouver une solution convenable.

CHAPITRE TROISIÈME

LA DÉTERMINATION DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME.

La Convention de Bruxelles, imitant une règle générale du droit anglais et reprenant la formule qui se trouve dans l'*Harter Act* américain de 1893, pose le principe que le transporteur est tenu, avant et au début du voyage, d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité. Si le transporteur a accompli cette obligation au début du voyage, on ne peut rien lui reprocher par la suite.

Le système de la Convention consiste donc à apprécier la faute que peut commettre un transporteur en ne faisant pas, au début du voyage, ce qu'il doit faire.

Ce système de diligence raisonnable est contraire au principe de droit commun de la responsabilité contractuelle. Quand les marchandises n'arrivent pas ou arrivent avariées, ou en retard, le transporteur est, d'après le contrat de transport, responsable de plein droit. C'est à lui qu'il appartient de faire la preuve d'une cause d'exonération. On ne recherche pas, dans la responsabilité contractuelle, s'il y a eu une faute commise, ou s'il y a eu « due diligence » ; la simple inexécution de la part du débiteur le constitue en faute pour violation du contrat.

Quoiqu'il en soit, la Convention commence par poser le principe de la diligence raisonnable dans les obligations du transporteur ; elle exonère ensuite le transporteur qui a fait diligence raisonnable, de toute responsabilité pour les pertes ou dommages

qui ne résulteraient pas de sa faute ; enfin la Convention limite à une somme déterminée la responsabilité du transporteur dans le cas où celle-ci est engagée.

Nous allons donc voir dans ce chapitre :

Section première. A partir de quand commence la responsabilité du transporteur maritime, et quand elle prend fin.

Section deuxième. Les obligations du transporteur maritime.

Section troisième. Les cas de pertes ou de dommages dans lesquels le transporteur n'est pas responsable.

Section quatrième. La limitation de la responsabilité du transporteur maritime.

SECTION PREMIÈRE. — **A partir de quand commence la responsabilité du transporteur maritime, et quand elle prend fin.**

Nous avons vu, dans le chapitre concernant le domaine d'application, que la Convention de Bruxelles s'applique au transport de marchandises par mer à partir du chargement de la marchandise à bord du navire, jusqu'à son déchargement du navire. Il en est de même en ce qui concerne la responsabilité ; les droits et obligations que la Convention de Bruxelles impose au transporteur maritime dans le contrat de transport commencent et prennent fin aussi dans la même période.

L'article 2 de la Convention énumère les diverses opérations dans lesquelles se décompose le transport des marchandises par mer, et qui sont régies pendant le temps écoulé depuis le chargement jusqu'au déchargement par les dispositions de la Convention, sans que le transporteur puisse se dégager des obligations qu'elle lui impose : « Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés. »

Les opérations de transport de marchandises depuis le chargement sur le navire jusqu'au déchargement du navire rentrent donc dans les obligations du capitaine. Cependant les tribunaux belges (1) ont admis qu'on ne doit pas considérer comme contraire à la loi belge du 28 novembre 1918 (et à la Convention) et par conséquent comme interdite, la clause permettant d'imposer à un autre que le capitaine les opérations de déchargement. Mais si le transporteur fait appel à un arrimeur indépendant pour l'exécution de son obligation de déchargement, cet arrimeur, pendant qu'il opère le déchargement, est un agent du transporteur, ses préposés doivent donc être considérés comme ceux du transporteur lui-même ; dès lors, s'ils commettent un vol, le transporteur ne peut pas invoquer l'exonération prévue par la Convention, article 4, *g*) pour le cas de perte ou dommage indépendant de toute faute ou négligence de ses préposés (2).

SECTION DEUXIÈME. — Les obligations du transporteur maritime.

Ainsi limitées dans leur étendue, les obligations du transporteur maritime se divisent en deux parties distinctes : la première concerne la mise en bon état du navire faisant l'objet du contrat de transport, la deuxième concerne les soins à la cargaison.

Paragraphe premier. — DILIGENCE RAISONNABLE POUR METTRE LE NAVIRE EN ÉTAT DE NAVIGABILITÉ.

D'après l'article 3 de la Convention, « le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour : *a*) mettre le navire en état de navigabilité ; *b*) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; *c*) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation ».

(1) Bruxelles, 8 juil. 1931, *Dor*, t. 25, p. 132.

(2) Haute Cour de justice d'Angleterre, *Dor*, t. 16, p. 194.

I. — *Définition de la diligence raisonnable.*

Nous remarquerons ici que l'expression française de « diligence raisonnable » est la traduction du terme anglais « due diligence » que la Convention reproduit d'après les Règles de La Haye, qui l'ont pris à leur tour de l'*Harter Act* américain. Or l'exactitude de cette traduction a été contestée ; un auteur a déclaré qu'il serait plus préférable d'employer le terme « soins appropriés » (1).

Mais la différence dans les termes nous importe peu, ce qui nous occupe ici, c'est de savoir en quoi consiste cette « due diligence ». Une décision du tribunal de commerce d'Anvers (2), résumant les solutions acquises en doctrine et en jurisprudence, dit qu'il faut entendre par *due diligence*, non pas une diligence méticuleuse et extraordinaire, mais une diligence convenable, normale, appropriée, requise, voulue, raisonnablement nécessaire, un ensemble de soins et de précautions que l'on peut logiquement demander à un transporteur normalement sérieux et soigneux.

Ces soins et précautions devront être ceux d'un bon père de famille, et devront l'exercer, non seulement par le transporteur lui-même, mais encore par les techniciens qu'il se substitue pour inspecter le navire et par les agents et préposés qu'il emploie pour en assurer la navigabilité.

Au terme de la Convention, la diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité doit être exercée par le transporteur avant et au début du voyage. L'innavigabilité du navire survenue au cours du voyage ne peut être qu'une faute nautique du capitaine dont le transporteur ne répond pas, sauf, bien entendu, s'il existe une faute personnelle de sa part. Le vice caché échappant à une diligence raisonnable n'engage pas la responsabilité du transporteur maritime, alors qu'il existe avant le départ du navire.

(1) E. AUDOUIN, De la responsabilité de l'armateur pour innavigabilité du navire, *Dor*, t. 7, p. 17.

(2) ANvers, 12 mars 1935, *Dor*, t. 34, p. 156.

II. — *Définition de la mise du navire en état de navigabilité.*

Pour la mise du navire en état de navigabilité, il n'y a pas de définition exacte ; c'est là une question de fait qu'on doit apprécier dans chaque cas d'une manière relative, en considération du voyage et du chargement convenu. La Convention détaille en outre, dans les lettres b) et c), les diverses opérations relatives au navire lui-même et à la cargaison, qui résulteraient de l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité et qui devraient être accomplies par le transporteur. Mais ce détail n'ajoute rien à la notion d'innavigabilité telle qu'elle a été dégagée par la jurisprudence française (1).

III. — *Preuve de la diligence raisonnable.*

La Convention de Bruxelles fait peser la charge de la preuve de la diligence raisonnable sur le transporteur. Article 4, 1^o *in fine* : « Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article. » Le transporteur ou ses préposés doivent donc prouver qu'ils ont fait diligence raisonnable pour échapper à la responsabilité résultant de l'innavigabilité du navire. Cette preuve, ils peuvent la faire par tous les moyens du droit commun ; elle peut même résulter d'une simple présomption, notamment de celle qui ressort des certificats de visite au départ.

Mais ici, il ne faut pas se méprendre ; il ne suffit pas au transporteur de produire un certificat de visite pour qu'il soit dès lors démontré qu'il a fait la diligence raisonnable, car son obligation consiste, non pas à se procurer un certificat de visite, mais à mettre le navire en état de navigabilité. En outre, les

(1) Nouveau Code de Commerce annoté, t. 3, article 273, n^o 436, p. 404.

experts des sociétés de classification auxquels il recourt pour la constatation de navigabilité sont considérés comme ses préposés et, à ce titre, leur défaut de diligence est considéré comme défaut de diligence du transporteur lui-même. Le certificat de visite ne constitue donc pas toujours la preuve que le transporteur a fait une diligence raisonnable et il en est ainsi lorsque sa déclaration est démentie par les constatations des experts commis par justice, ou bien lorsqu'il est établi que la vérification n'a pas été faite sur la partie du navire où l'avarie s'est manifestée.

Paragraphe deuxième. — SOINS A LA CARGAISON.

Les soins à la cargaison sont exigés dans l'article 3, 2^o : « Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées. »

Dans quel sens faudra-t-il entendre le terme « de façon appropriée et soigneuse » ? Ici encore, comme précédemment pour la diligence raisonnable, il ne faut pas exagérer la portée de l'expression employée. En exigeant que le transporteur veille de façon appropriée et soigneuse à la conservation de la marchandise dont il a pris charge, la Convention n'entend pas lui demander une vigilance particulière ou exceptionnelle, mais simplement celle qu'un bon transporteur aurait exercé sur les marchandises qu'on lui a confiées. En d'autres termes, cette expression correspond exactement à l'expression « des soins d'un bon père de famille » qui est employée couramment dans le droit civil français.

Il est à remarquer que le terme « appropriée » employé ici par la Convention nous permet de conclure que les soins et la vigilance requis ne sont pas quelque chose de fixe ni de déterminé ; leur nature et leur étendue varieront donc suivant la nature de la marchandise transportée.

En ce qui concerne ces soins à la cargaison, la responsabilité du transporteur maritime n'est limitée que par les dispositions

de l'article 4 de la Convention, que le texte réserve expressément, et qui établit en sa faveur des cas d'irresponsabilité pour pertes ou dommages survenus aux marchandises qu'il a transportées. Mais par contre, les clauses d'exonération de responsabilité lui sont interdites dans une certaine mesure pendant la période régie par la convention internationale.

SECTION TROISIÈME. — Les cas de pertes ou de dommages dans lesquels le transporteur n'est pas responsable.

Si le transporteur a accompli toutes les obligations que nous venons de voir, il sera, d'après la Convention, exonérée de toute responsabilité pour pertes ou dommages survenus aux marchandises transportées dans certains cas déterminés dont l'article 4 nous donne une longue liste. Cette liste n'est d'ailleurs pas limitative, et le transporteur peut invoquer encore d'autres cas non prévus à sa décharge.

Paragraphe premier. — LES CAS PRÉVUS PAR L'ARTICLE 4.

I. — *Innavigabilité.*

Lorsque le transporteur a exercé une diligence raisonnable pour mettre, au départ, le navire en état de navigabilité, la Convention déclare qu'il sera exonéré de plein droit de toutes pertes ou dommages qui résulteraient pour la cargaison d'une innavigabilité survenue pendant le voyage.

En effet, l'article 4, 1^o, nous dit : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où les marchandises sont chargées, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, paragraphe premier. Toutes les fois qu'une perte

ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article. »

Cette disposition de la Convention est fondée sur la raison suivante : au cours du voyage, le navire est passé sous l'autorité du capitaine, le transporteur ne peut plus exercer aucune action utile, il paraît donc légitime qu'il soit exonéré de l'obligation de répondre de l'état de navigabilité du navire. Il appartient au propriétaire des marchandises de se garantir contre ce risque en faisant assurer sa cargaison.

Au cours des travaux de la Conférence de Bruxelles, on a précisé que la disposition de l'article 4 de la Convention s'applique uniquement à l'innavigabilité telle qu'elle est définie ou décrite dans l'article 3, paragraphe premier, et que l'obligation d'exercer la diligence raisonnable est limitée au commencement du voyage.

L'innavigabilité du navire au cours du voyage est donc considérée par la Convention comme un cas fortuit ou une faute nautique du capitaine dont le transporteur ne répond pas. Il faut cependant réserver le cas où cette innavigabilité se rattacherait à une faute personnelle du transporteur ; ce dernier sera alors responsable. Et il en serait ainsi lorsque le navire, s'étant réfugié en état d'avarie dans un port de relâche où le transporteur est valablement représenté, poursuit son voyage sans avoir reçu les réparations nécessaires pour le remettre en état de navigabilité.

Nous avons vu que la preuve de la diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité incombe au transporteur (article 4, 1^o, dernier alinéa). Ce dernier sera donc responsable des dommages causés aux marchandises transportées s'il n'arrive pas à apporter cette preuve exigée de lui. Mais, ici encore, nous pouvons constater un désaccord avec les principes du droit français, car, d'après les termes mêmes de la Convention, le transporteur sera responsable dans ce cas, non seulement des dommages résultant directement du mauvais état de navigabilité du navire, mais encore de tous ceux qui ne s'y rattacheraient qu'à titre indirect ou aggravé.

On remarquera que la Convention emploie les termes « ni le transporteur ni le navire ne seront responsables... » ; cette expression, qui se retrouve dans plusieurs endroits (article 3, 8^o : « Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire... ». Article 4, 2^o : « Ni le transporteur ni le navire... ». Article 4, 5^o : « Le transporteur comme le navire... »), et qui n'a aucun sens en droit français, vise le cas où les créanciers ont le droit de poursuivre le propriétaire « in rem » sur le navire, et non pas comme propriétaire.

II. — *Fautes du capitaine ou des préposés maritimes du transporteur.*

Nous touchons ici à la question de la clause de négligence, origine de ce conflit entre chargeurs et armateurs qui a nécessité l'intervention de la Convention de Bruxelles. Cette clause, qui exonère le transporteur de la responsabilité des fautes de ses préposés maritimes, est à la fois légalisée et réduite.

L'article 4, 2^o, a) de la Convention, nous dit en effet que : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire... »

Ici quelques explications sont nécessaires. L'expression « actes, négligences ou défaut du capitaine ou des préposés » employée par la Convention n'est autre chose que la notion de « faute » en droit français. En outre l'exonération de la responsabilité porte seulement sur les fautes « in the navigation or in the management of the ship » selon le texte anglais de la Convention. Cette expression correspond en réalité à ce que la loi et la doctrine françaises dénomment généralement sous le terme « faute nautique ».

L'expression anglaise « in the navigation or in the management » est la reproduction textuelle des Règles de La Haye, qui l'ont prise à leur tour dans l'*Harter Act*, article 3. Le texte

français de la Convention de Bruxelles l'a traduite par « dans la navigation ou dans l'administration du navire ». Or l'un et l'autre mot soulèvent des difficultés d'interprétation.

Nous avons vu que, dans l'*Harter Act*, l'interprétation du mot « navigation » ne soulève aucune difficulté. Ce sont : le choix de la route du navire, la conception et l'exécution des différentes manœuvres nécessaires pour qu'il suive cette route, et les précautions à prendre pour qu'il évite les périls nautiques. Cependant, à la Conférence de La Haye, Sir Norman Hill, secrétaire de l'Association des armateurs de vapeurs à Liverpool, ne partageait pas cette opinion, et il a notamment déclaré : « Qu'est-ce exactement que la navigation d'un grand transporteur moderne de cargaison ? Je ne le sais pas. » (1).

Quant au mot « management », la traduction est assez délicate ; la meilleure paraît être « administration ». Mais on reconnaît que ce n'est pas encore tout à fait exact, et, en général, on préfère conserver le terme anglais plutôt que de le traduire dans un sens équivoque. Ceci dit, nous avons à distinguer ici la faute « in the management », consistant dans un manque de soins apporté à la cargaison, et celle consistant en un manque de soins apporté à la conduite du navire, mais susceptible d'affecter indirectement la cargaison : cette dernière seule constitue une faute « in the management of the ship », au sens exact du terme, car d'après un arrêt de la Chambre des Lords du 16 novembre 1928 (2), le « management » du navire consiste en un ensemble de mesures, manœuvres ou opérations qui, en dehors de celles que comporte la navigation proprement dite, c'est-à-dire la conduite du navire de mer, intéressent l'entretien ou la sécurité du navire considéré en lui-même, abstraction faite des soins à donner aux marchandises qu'il transporte ; les opérations qui n'ont trait qu'à la conservation de la marchandise ne font pas partie du management du navire. Par exemple, si des marchandises sont avariées par eau de pluie, parce qu'un prélat,

(1) Compte rendu de la Conférence de La Haye, *Rev.*, t. 33, p. 999.

(2) Chambre des Lords, 16 nov. 1928, *Dor.*, t. 19, p. 162.

momentanément déplacé en raison d'entretien ou de réparation exécuté sur le navire, n'a pas été remis en place, il n'y a pas là une faute de management ; les prélarls sont uniquement destinés à protéger les marchandises ; ne pas les remettre en place constitue un manque de soins à la cargaison, une faute commerciale que le capitaine a commise en qualité de mandataire du transporteur, ce dernier doit donc en répondre (1).

Tel est le critérium du mot « management ». Mais quelquefois cette distinction est assez difficile à faire. Par exemple, il a été jugé que (2), lorsqu'une cargaison de viande congelée est avariée par suite d'une négligence des préposés de l'armateur dans la manœuvre des appareils réfrigérants, le transporteur ne peut pas invoquer l'exonération admise pour les fautes de management, ce terme se rapporte à des questions affectant le navire comme navire, et non pas à des questions affectant exclusivement ou même principalement la cargaison, alors même qu'elles comportent l'emploi de certaines parties du navire. Au contraire, dans l'affaire Rowson, une décision (3) rendue sous l'empire de l'*Harter Act* de 1893 a considéré comme commise « in the management » la faute commise par un mécanicien, et qui, ayant causé un mauvais fonctionnement des machines de réfrigération, avait entraîné l'avarie du beurre déposé dans des chambres frigorifiques, parce que ces machines n'étaient pas exclusivement destinées à refroidir les chambres employées à contenir la cargaison, mais servaient aussi pour les besoins généraux du navire.

Les préposés visés ici par la Convention sont uniquement les préposés maritimes du transporteur, car la raison qui a amené à admettre cette exonération consiste dans l'impossibilité pour le transporteur de contrôler ces gens pendant le voyage en mer, il est donc logique qu'elle ne s'applique pas aux préposés terrestres dont le transporteur garde toujours le contrôle.

(1) Chambre des Lords, 16 nov. 1928, *Dor*, t. 19, p. 162.

(2) Haute Cour de justice d'Angleterre, 23 janv. 1928, *Dor*, t. 18, p. 240.

(3) Atlantic Transport Cy., *Rev.*, t. 27, p. 125.

Quant à la preuve, c'est à l'armateur qui invoque l'exception de négligence qu'incombe la preuve de toutes les conditions de fait que suppose cette exception.

Ainsi donc, d'après la Convention de Bruxelles, la clause de négligence devient aujourd'hui inutile. Comme il arrive quelquefois, la clause de style s'est transformée en règle obligatoire. La Convention exonère désormais le transporteur de la responsabilité pour les fautes de ses préposés maritimes. Mais cette exonération est par contre limitée, comme nous venons de voir, à la seule faute nautique. Les fautes commerciales du capitaine, c'est-à-dire le manque de soins apportés aux marchandises transportées, restent à la charge du transporteur qui ne peut s'en échapper par aucune clause d'exonération.

Signalons pour terminer que le Japon a réservé jusqu'à nouvel ordre son acceptation quant à la disposition relative aux fautes du capitaine ou des préposés de l'armateur dans la navigation ou l'administration du navire.

III. — *Les cas exceptés.*

L'article 4, 2^o, de b) à q) nous donne une longue énumération des cas dans lesquels le transporteur n'est pas responsable. Ce sont les énumérations mêmes des Règles de La Haye qui, rédigées sous forme d'un connaissance type, avait été empruntées aux cas exceptés du connaissance anglais.

Ces cas sont visés sans aucun ordre dans la Convention. On peut cependant les classer en 3 catégories :

— 1^o Les cas fortuits tenant aux dangers de la navigation et les cas de force majeure : incendies fortuits, périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables, *Act of God*, faits de guerre, faits d'ennemis publics, arrêt ou contrainte de prince, des autorités ou du peuple, émeutes ou troubles civils.

Il faut aussi y ajouter des cas où le caractère de force majeure n'est pas tout à fait démontré, mais dans lesquels la Convention désire écarter la responsabilité du transporteur, ce sont : la

saisie judiciaire, la restriction de quarantaine, les grèves ou lock-out, les arrêts ou entraves apportés au travail par quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement.

En ce qui concerne l'incendie, l'article 4, 2^o, nous dit : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant ... b) d'un incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur. » L'incendie n'exonère donc le transporteur que lorsqu'il n'est pas causé par son fait ou par sa faute.

L'expression « le fait ou la faute » est la traduction du texte anglais « fault or privity » ; or le mot « privity » semble viser surtout la faute que le droit français désigne sous le nom d'imprévoyance : c'est un fait de connaissance qui suppose un consentement, une omission reprochable ; la traduction n'est donc qu'approximative. On a fait remarquer, en outre, sur cette expression « le fait et la faute » que le fait du transporteur ne peut engager sa responsabilité que s'il est en même temps constitutif d'une faute eu égard aux obligations contractées. D'autre part, la Convention semble viser ici uniquement la faute personnelle du transporteur, il faut dès lors admettre que le transporteur ne serait pas responsable si l'incendie a été causé par la faute de ses préposés. Cette solution a été cependant contestée (1).

Quant à la preuve, on se demande si c'est au transporteur qu'il incombe de démontrer que l'incendie n'est pas causé par sa faute, ou bien si c'est le chargeur qui doit prouver la faute précise du transporteur ? Cette question présente un très grand intérêt au point de vue pratique, car dans le cas où l'on n'a pas pu relever la cause exacte de l'incendie, la partie qui aura la charge de la preuve devra supporter les dommages ainsi causés.

La Convention n'a pas résolu clairement cette question, et il nous est impossible de chercher une solution dans les travaux préparatoires. Il semble que, par la force même de la restriction « à moins qu'il ne soit causé par son fait ou sa faute » et par le fait que cette restriction est spéciale au cas d'incendie, il est

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n^o 51, p. 98.

permis de conclure que c'est le transporteur qui doit supporter la preuve que l'incendie n'est pas dû à sa faute ni à celle de ses préposés. Mais cette solution n'est pas acceptée par plusieurs auteurs, notamment M. RIPERT (1), et la question reste encore à discuter. Quant à la jurisprudence, les décisions rendues sur cette question sont rares. Notons cependant que le tribunal de commerce d'Anvers (2), par interprétation de la loi britannique, a décidé que la preuve de la faute de l'armateur incombe au chargeur.

En ce qui concerne les grèves ou lock-outs, la Convention a modifié la règle généralement admise, d'après laquelle ces faits ne dégageaient pas par eux-mêmes la responsabilité du transporteur. La jurisprudence française ne reconnaît notamment, à la grève, cet effet que si elle était générale, si, en outre, elle était motivée par un fait étranger à l'industrie ou était poursuivie par des moyens irréguliers, et si enfin, elle n'avait pas pu être prévue (3). Ici la Convention admet les grèves ou lock-outs comme cas d'exonération de responsabilité sans qu'on ait besoin d'examiner leur cause ni leur étendue.

Mais que décider dans le cas où les grèves ou lock-outs pouvaient être considérés comme occasionnés par la faute du transporteur ? En serait-il encore exonéré ? La question est discutée. Pour M. RIPERT (4), le transporteur ne serait pas admis dans ce cas, à se prévaloir de l'exonération de la Convention. Dans une autre opinion (5), on invoque l'expression employée par la Convention la « pour quelque cause que ce soit », et on conclut que la Convention a voulu ici exonérer le transporteur même en cas de faute. Cette dernière interprétation est cependant en contradiction avec la disposition du protocole de signature, qui réserve la preuve de faute du transporteur dans les cas prévus sous les lettres c) à p) de l'article 4, 2^o.

(1) RIPERT, La loi française du 2 avril 1936, n^o 8, p. 13.

(2) Anvers, 24 sept. 1928, *Dor*, t. 20, p. 143.

(3) Nouveau Code de Commerce annoté, t. 3, article 273, n^o 1281, p. 434. — Civ. c., 2 mars 1915, D.P. 1920. 1. 108.

(4) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n^o 1816-5, p. 788.

(5) SCAPEL, La nouvelle législation sur le transport des marchandises par mer, n^o 46, p. 47.

— 2^o Les cas où le dommage provient du fait, action ou omission du chargeur ou du propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant, du vice de la marchandise, freinte en volume ou en poids, vice propre, insuffisance d'emballage, insuffisance ou imperfection des marques. Article 4, 2^o i), m), n), o).

Dans tous ces cas, la faute du chargeur est déjà démontrée, il paraît donc un peu superflu de les mentionner dans la Convention. Tout au plus aurait-il été nécessaire de prévoir le cas de la freinte en volume ou en poids ; mais là encore, un usage généralement admis l'avait reconnue comme une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur.

— 3^o Les cas où le dommage provient du fait du transporteur sans qu'aucune faute puisse lui être reprochée : vice caché du navire échappant à une diligence raisonnable, sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de biens en mer. Article 4, 2^o l) et p).

Sur les vices cachés échappant à une diligence raisonnable, la Convention confirme la décision antérieure de la jurisprudence française, qui admet en général que le transporteur cesse d'être responsable de l'innavigabilité du navire qui résulterait d'un vice caché. La Convention ajoute en outre que le vice caché doit échapper à une diligence raisonnable, mais cette addition ne modifie en rien la définition du « vice caché », car un vice ne peut être caché que lorsqu'il échappe à une diligence raisonnable. Seulement ici, le chargeur devra prouver en même temps que le vice était caché et qu'il avait fait une diligence raisonnable.

On a reproché aux Règles de La Haye, d'où dérive la Convention, d'avoir fait place dans la liste des cas exceptés, aux cas de vice caché du navire, que ne vise pas l'*Harter Act*. Mais ce reproche ne paraît pas bien fondé, car l'exception de vice caché est déjà comprise dans la garantie de la diligence raisonnable. « S'il existe un vice réellement caché, disait Lord Phillimore à la Conférence de La Haye (1), ce n'est pas un manque de diligence raisonnable de ne pas le découvrir. »

(1) Compte rendu de la Conférence de La Haye, *Rev.*, t. 33, p. 1006.

En ce qui concerne le sauvetage ou la tentative de sauvetage, on a voulu expliquer son admission comme cause d'exonération de responsabilité par l'existence de la Convention internationale conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime, qui oblige, sous des sanctions pénales, le capitaine à prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer, en danger de se perdre, pour autant qu'il puisse le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers.

Mais cette explication n'est pas tout à fait satisfaisante, car si on rapprochait l'article 8 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'abordage avec l'article 11 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'assistance et le sauvetage maritime, on s'apercevrait que les deux conventions de Bruxelles rendent l'assistance obligatoire, seulement dans le cas où il y a abordage, et que, en dehors de ce cas, l'assistance n'est obligatoire qu'à l'égard des personnes et non à l'égard des biens. Or ici, dans la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, le sauvetage ou la tentative de sauvetage constitue toujours une cause d'exonération, sans distinguer suivant qu'il y a ou non abordage, ou suivant qu'il s'agit d'un sauvetage de vies humaines ou d'un sauvetage de biens en mer.

En réalité, la Convention n'a fait que consacrer une solution admise par une pratique antérieure, d'après laquelle les dommages causés aux marchandises par suite d'un acte de sauvetage sont considérés comme résultant de la force majeure, non seulement dans le cas où ce sauvetage est obligatoire, mais même dans le cas où il ne l'est pas, si, dans le connaissance, il a été stipulé que le capitaine aura le droit de prêter assistance aux personnes ou aux biens.

IV. — *Le déroutement.*

D'après l'article 4, 4^o, de la Convention, « aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une

infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

Il résulte de ce texte que la responsabilité du transporteur ne sera pas engagée lorsque le déroutement a lieu pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer. Cette disposition est une application logique des cas d'exonération de responsabilité prévus dans l'article 4, 2^o lettre l) que nous venons de voir. Le déroutement est présumé raisonnable dans ce cas, et il appartient au chargeur de prouver le contraire.

Le transporteur sera encore exonéré de toute responsabilité lorsque le déroutement est raisonnable. Mais ici la difficulté est de savoir quand un déroutement pourra être considéré comme raisonnable, car la Convention ne nous donne pas et ne peut pas nous donner une définition précise. Les décisions jurisprudentielles rendues à ce sujet ne nous permettent pas non plus d'en avoir une idée exacte. On peut cependant remarquer que plusieurs juges anglais (1) ont déclaré à ce sujet que l'interprétation de l'acte de 1924 ne devait pas s'inspirer trop rigidelement des précédents de la jurisprudence anglaise, mais que, s'agissant des règles établies par une convention internationale, il y avait lieu de les interpréter d'après les principes larges pouvant être l'objet d'une acceptation générale. L'interprétation du terme « raisonnable » est donc une question de fait, qui doit être appréciée dans chaque affaire selon les circonstances et en considération de tous les points de vue aussi bien du côté du transporteur que du côté du chargeur et même du côté de l'assureur en raison des obligations dont le transporteur est tenu à leur égard.

Pour la charge de la preuve, il faut distinguer deux cas : Si le connaissement stipule la faculté de dérouter, il appartient au chargeur d'apporter la preuve que le déroutement n'était pas raisonnable. D'après les travaux de la Conférence de Bruxelles, le chargeur pourrait encore soutenir que le déroutement est déraisonnable même dans les cas où le connaissement prévoit

(1) Cour d'Appel d'Angleterre, 4 fév. 1931, *Dor*, t. 24, p. 212. — Confirmé par Chambre des Lords, 10 déc. 1931, *Dor*, t. 25, p. 162.

une déviation vers un port déterminé, sauf cependant le droit pour les tribunaux de décider que ce déroutement convenu est nécessairement raisonnable.

Si, au contraire, le connaissement ne contient pas la clause de déroutement, le voyage doit être exécuté en droiture, le transporteur, bien que cette opinion ait été contestée, doit justifier du caractère raisonnable de la mesure qu'il a prise (1).

Lorsqu'il est prouvé que le déroutement est raisonnable, il n'y a donc pas une infraction à la Convention et le texte ajoute « ou au contrat de transport ». La solution admise par la jurisprudence anglaise était différente. : elle décidait que le déroutement constitue une violation, par l'armateur, de ses obligations personnelles : le contrat d'affrètement est résilié *ab initio* ; l'armateur est placé dans la situation d'un « common carrier », responsable de plein droit des dommages subis par la cargaison, et même dans une situation plus défavorable, celle d'un assureur de cargaison, car il répond même des cas de force majeure, et, dans certains cas, des avaries antérieures au déroutement (2). Avec la Convention, le caractère raisonnable du déroutement fait échapper le transporteur à la responsabilité des dommages qui en sont les conséquences.

Paragraphe deuxième. — LES CAS NON EXPRESSÉMENT PRÉVUS
PAR LA CONVENTION.

En plus de cette liste de cas précis d'exonération de responsabilité, la Convention prévoit, dans une formule générale, d'autres cas que le transporteur pourra invoquer à sa décharge. Article 4, 2^o : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant ... q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur ... ». Seulement dans ces derniers cas,

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n^o 52, pp. 101-102.

(2) Nouveau Code de Commerce annoté, t. 3, article 273, n^o 635, p. 411.

la Convention ajoute que « le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception, et il lui appartiendra de démontrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage ».

Cette solution est différente de celle de droit commun, car d'après le principe de la responsabilité contractuelle, le débiteur, qui a manqué à son obligation, ne sera exonéré de sa responsabilité que s'il arrive à faire une preuve positive d'un fait qui ne lui est pas imputable. Or ici la Convention exonère le transporteur de toute responsabilité dès qu'il apporte la preuve négative que les pertes ou dommages ne sont pas dus à sa faute.

Il résulte donc de ces divers textes de l'article 4 que le transporteur, dès qu'il a apporté, avant le voyage, une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, ne pourra être déclaré responsable des pertes ou dommages survenus aux marchandises transportées que lorsque ces pertes ou dommages sont causés par sa propre faute ou par la faute de ses préposés sous réserves encore du cas de faute nautique des préposés maritimes dont le transporteur est exonéré par l'article 4, 2^o, a).

Paragraphe troisième. — LES RÈGLES CONCERNANT LA PREUVE.

Il faut ici distinguer les cas expressément prévus et les cas non prévus :

Si le transporteur invoque, à sa décharge, les cas d'exonération énumérés dans l'article 4, il n'aura en règle générale d'autre preuve à faire que celle de l'existence du fait qu'il invoque et il sera automatiquement exonéré dès qu'il aura démontré que les dommages sont dus à ce fait. Il faut cependant remarquer que le cas d'incendie fera exception à cette règle si on décide que le transporteur doit prouver qu'il n'y a pas eu faute de sa part.

Mais s'il suffit au transporteur d'invoquer le cas énuméré pour prouver son innocence, le chargeur ne pourra-t-il du moins

apporter la preuve contraire en démontrant la faute du transporteur ? En d'autres termes, la question est de savoir si la Convention stipule ou non une irresponsabilité absolue au profit du transporteur.

La longue énumération de l'article 4, 2^o, ne nous permet pas d'y voir clairement. La solution doit être cherchée dans une disposition que les délégués français et italiens ont fait insérer dans le protocole de signature, d'après laquelle les Etats contractants se réservent expressément le droit de préciser que, dans les cas prévus sous les lettres *c*) à *p*), le porteur du connaissance peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couvertes par le paragraphe *a*).

Il résulte donc de cette disposition que le chargeur aura toujours la possibilité de faire la preuve de la faute du transporteur sauf les cas prévus dans les paragraphes *a*) et *b*) qui ne sont pas prévus dans le protocole de signature. Il s'agit, pour ces derniers, des cas de faute nautique des préposés maritimes pour lesquels le chargeur n'est pas admis à faire la preuve de la faute du transporteur, et du cas d'incendie pour lequel le chargeur n'a pas besoin de faire la preuve de la faute du transporteur, car, d'après une opinion, la Convention en a déjà mis le fardeau à la charge du transporteur.

Si, au contraire, le transporteur invoque à sa décharge un cas non expressément prévu, alors c'est l'article 4, 2^o *q*) *in fine*, qui s'applique, et il appartiendra au transporteur de démontrer que les pertes ou les dommages sont survenus sans que sa faute ni celle de ses préposés y ait contribué.

SECTION QUATRIÈME. — La limitation de la responsabilité du transporteur maritime.

Ayant ainsi déterminé la responsabilité du transporteur maritime, la Convention a jugé utile de venir en aide au transporteur pour limiter cette responsabilité dans le cas où elle est engagée.

Paragraphe premier. — RAISON DE L'INTERVENTION DE LA CONVENTION.

La limitation de la responsabilité du transporteur maritime a été déjà l'objet d'une réglementation légale dans tous les pays. Seulement la réglementation diffère de pays en pays. En France, par exemple, on admet la faculté d'abandon en nature du navire et du fret (1) ; en Allemagne, on connaît une responsabilité limitée à la fortune de mer (2) ; en Angleterre, c'est le système de limitation forfaitaire à raison de 8 livres par tonneau de jauge du navire (3). Une convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur la responsabilité des propriétaires de navires (4) est venue unifier sur ce point la législation maritime internationale, en limitant la responsabilité du transporteur maritime à la valeur du navire et du fret, avec faculté de libération par le paiement d'une somme de 8 livres or par tonneau de jauge du navire.

Mais cette limitation a un caractère tout à fait exceptionnel et ne peut être utile qu'en cas de grave responsabilité. Pour les dommages de moindre importance causés aux marchandises par les accidents journaliers de la navigation, la limitation à la valeur du navire et du fret devient insuffisante pour protéger le transporteur ; c'est pourquoi ce dernier a dû insérer dans les connaissements des clauses limitatives de responsabilité. Ces clauses, nous l'avons vu, ont été reconnues pleinement valables par une jurisprudence bien établie, parce qu'elles ne constituent qu'une sorte de clauses pénales. Seulement l'usage abusif de ces clauses limitatives de responsabilité, par la fixation du montant du remboursement à une somme à peu près dérisoire au point d'arriver à une exonération complète de responsabilité, a amené la jurisprudence à admettre que ces clauses pourraient être invalidées si elles aboutissaient à exonérer indirectement le trans-

(1) Article 216 du Code de Commerce, 1^{er} et 2^e alinéa.

(2) Nouveau Code de Commerce annoté, t. 3, article 273, n^o 258, p. 176.

(3) Nouveau Code de Commerce annoté, t. 3, article 273, n^o 259, p. 176.

(4) Texte de la Convention, *Dor*, t. 15, p. 846.

porteur de la responsabilité que le contrat mettait à sa charge. En effet, en pareil cas, ces clauses n'avaient plus de raison pour leur justification, car elles ne répondaient plus à la définition de la clause pénale, elles n'étaient plus la compensation des dommages que le créancier souffre du fait de l'inexécution de l'obligation principale. Mais, une fois le principe admis, les tribunaux hésitaient souvent à l'appliquer, et les plaintes des chargeurs étaient particulièrement vives sur ce point.

A la Conférence de La Haye, on est arrivé à un accord sur les bases suivantes : fixation d'un minimum au-dessous duquel les conventions des parties ne peuvent pas descendre ; faculté pour le chargeur de déclarer une valeur supérieure, et réserve au profit du transporteur, du droit de contester cette déclaration. La Convention n'a fait que reproduire ces règles, elle laisse d'ailleurs subsister la limitation spéciale qui résulte de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur la responsabilité du propriétaire de navires.

Paragraphe deuxième. — FIXATION DU CHIFFRE.

D'après l'article 4, 5^o, de la Convention, « le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement ».

La Convention a donc fixé à 100 livres la somme maxima pour laquelle le transporteur est responsable, quand le chargeur n'a pas fait de déclaration spéciale. C'est le chiffre auquel avait abouti après de longs et vifs débats, la Conférence de La Haye. A la commission de Bruxelles, on avait proposé de substituer le chiffre de 100 dollars au chiffre de 100 livres, mais cette proposition a été rejetée, parce qu'on n'a pas voulu modifier l'accord commercial si péniblement obtenu entre les armateurs

et les chargeurs. Dans un but de simplicité et de précision, on avait en outre écarté la faculté, que le connaissance laissait en général aux armateurs, de régler l'indemnité au cubage ou au poids, à leur choix.

La Convention précise encore que la somme de 100 livres sterling ainsi fixée s'entend valeur or. Article 9 : « Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or. » Cette disposition a été introduite par la Commission de Bruxelles de 1923 pour parer à la variation de la valeur de la monnaie qui avait lieu en ce moment dans plusieurs pays.

La limitation étant établie en monnaie anglaise, il fallait prévoir le mode de calcul en d'autres monnaies. C'est l'objet de l'article 9, 2^e et 3^e alinéas : « Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention. Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit. »

La Belgique a fait usage de cette faculté et la loi du 28 novembre 1928, qui a introduit les règles de la Convention de Bruxelles dans la législation nationale, a fixé à 3.500 belgas ou 17.500 francs par colis ou par unité, la somme maxima pour laquelle le transporteur est responsable, en l'absence de déclaration de valeur. La loi française a de même fixé cette limite à 8.000 francs.

Il est à remarquer que la Convention parle seulement de la limitation « par colis ou unité » ; le cas, fréquent cependant, des marchandises en vrac n'a pas été prévu. On ne peut donc pas y appliquer cette limitation de la Convention. Les armateurs n'ont fait aucune réclamation à cet égard, ils ont sans doute pensé que l'affrètement de ces marchandises en vrac se fait généralement par charte-partie.

Autre observation : l'article 4, 5^o, premier alinéa, qui limite la responsabilité du transporteur, stipule expressément que cette responsabilité ne pourra « en aucun cas » dépasser le chiffre

établi. De cette expression, il est permis de déduire qu'il en serait ainsi même en cas de faute lourde du transporteur, car la faute lourde est difficile à distinguer de la faute légère, et la Convention n'a fait aucune réserve. Il faut cependant réserver le cas de dol, parce que le dol fait exception à toutes les règles.

Paragraphe troisième. — EFFET DE LA LIMITATION.

Il faut ici distinguer le cas de perte et le cas d'avarie.

En cas de perte d'un colis, la limitation de la responsabilité a d'abord pour effet d'obliger le destinataire à en prouver la valeur. Ce dernier ne pourra ensuite obtenir la totalité de cette valeur qu'autant qu'elle ne dépasse pas la somme de 100 livres, et il ne recevra que 100 livres s'il arrive à prouver que la valeur du colis est égale ou dépasse cette somme.

Mais pour le cas d'avarie, l'opinion est partagée. On a soutenu (1) qu'il faut voir, dans cette disposition de la Convention, une limitation de responsabilité en même temps qu'une évaluation forfaitaire de la valeur réelle du colis. Il faut donc, d'après cette opinion, appliquer en cas d'avarie, la règle de proportionnalité admise en matière d'assurance. Il appartiendra au chargeur d'éviter l'application de cette règle par une déclaration de valeur. Cette opinion semble dériver d'une confusion entre la responsabilité du transporteur, et l'engagement de l'assureur. Et il serait plus juste d'admettre, avec une autre opinion (2), que la disposition de la Convention constitue, non pas une évaluation forfaitaire de la valeur du colis, mais simplement une limitation de la responsabilité du transporteur : il faut écarter ici, par conséquent, l'application de la règle de proportionnalité, qui est spéciale à l'assurance ; par exemple, lorsqu'un colis d'une valeur de 500 livres vient à être avarié à 50 pour 100, le destinataire obtiendra alors une indemnité de 100 livres et non pas seulement, d'après la règle proportionnelle, la moitié de 100 livres.

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 60, p. 118.

(2) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e édition, t. 2, n° 1816-10, p. 794.

La limitation de la Convention a en outre pour effet d'annuler toutes les clauses qui tendraient à fixer à une somme inférieure le maximum de la responsabilité du transporteur maritime. Mais il en serait autrement si cette limitation conventionnelle était supérieure à 100 livres, car l'article 4, 5^o, nous dit : « Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé. »

Paragraphe quatrième. — DÉCLARATION DE LA NATURE ET DE LA VALEUR.

Étant donné cette limitation de responsabilité stipulée par la Convention, le porteur d'un connaissement relatif à un colis dont la valeur dépasse 100 livres, ne recevra en cas de perte et risque de ne recevoir en cas d'avarie qu'une indemnité incomplète. La Convention lui donne la possibilité d'écarter l'application de cette règle en permettant au chargeur de faire une déclaration de la nature et de la valeur de son colis. En effet, l'article 4, 5^e alinéa premier, *in fine*, nous dit : « ... à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement ».

Il résulte de ce texte que la déclaration doit mentionner, non seulement la valeur du colis, mais aussi sa nature ; la raison est que le transporteur dont la responsabilité va être accrue, a intérêt à connaître la nature de la marchandise pour pouvoir mieux apprécier les soins particuliers qu'elle pourrait exiger. La Convention exige que cette déclaration de valeur soit faite avant l'embarquement, car, plus tard, elle pourrait être soupçonnée d'être influencée par les événements qui seraient survenus ou redoutés pendant le voyage. La déclaration doit en outre être insérée dans le connaissement.

L'effet de la déclaration de la valeur et de la nature du colis est, si elle est exacte, d'élever le maximum de la responsabilité du transporteur jusqu'à concurrence de la somme ainsi déclarée. Mais le transporteur pourra en revanche exiger du chargeur le paiement d'un fret *ad valorem*, ou tout au moins un fret supérieur à celui des colis dont la valeur n'a pas été déclarée, pour compenser l'augmentation de responsabilité à laquelle il est astreint.

La Convention stipule expressément que la déclaration de valeur faite par le chargeur ne constitue qu'une présomption simple, le transporteur aura toujours le droit de contester la réalité de cette déclaration à l'encontre du destinataire. Article 4, 5^o, 2^e alinéa : « Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester. »

Si la déclaration de la valeur ou de la nature du colis s'est révélée inexacte, il appartiendra au chargeur de prouver son erreur. S'il n'arrive pas à rapporter cette preuve, il sera considéré comme étant de mauvaise foi : Ce sera alors l'article 4, 5^o, dernier alinéa, qui s'appliquera, et nous avons vu que dans ce cas le transporteur n'est plus tenu de payer l'indemnité pour perte ou dommage. Cette règle est un peu sévère, parce qu'une déclaration inexacte n'est pas toujours faite contre le transporteur ; mais elle a été admise par la Convention de Bruxelles pour assurer l'exactitude des déclarations qui sont portées au connaissement.

CHAPITRE QUATRIÈME

LA PROHIBITION DES CLAUSES D'IRRESPONSABILITÉ.

L'objet principal de la Convention de Bruxelles est, après avoir fixé les droits et obligations du transporteur, d'interdire l'insertion dans le connaissement des clauses détruisant la portée des règles qu'elle a édictées. En effet, la réforme entreprise en matière de connaissement serait évidemment stérile, si la liberté des conventions pouvait lui faire échec.

La Convention déclare nulle toute clause qui supprimerait la responsabilité du transporteur à raison des obligations que la Convention lui impose, ou qui l'atténuerait dans des conditions différentes de celles prévues à la Convention. Cette disposition, empruntée à l'*Harter Act* et aux Règles de La Haye, donne au régime de la responsabilité dans le transport maritime un caractère d'ordre public.

Nous allons étudier dans ce chapitre :

Section première : Les clauses qui tombent sous le coup de la prohibition.

Section deuxième : Les clauses dont l'insertion est permise par la Convention.

Section troisième : Les exceptions à la prohibition des clauses d'irresponsabilité.

SECTION PREMIÈRE. — Les clauses qui tombent sous le coup de la prohibition.

Paragraphe premier. — LES CLAUSES D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ.

L'article 3, paragraphe 8, premier alinéa, déclare que « Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention sera nulle, non avenue et sans effet. »

De cette disposition, il résulte la nullité des clauses suivantes :

1^o Clauses de négligence exonérant l'armateur des fautes commerciales du capitaine ou de ses préposés, par exemple des fautes commises dans l'arrimage et la garde des marchandises.

2^o Clauses d'irresponsabilité personnelle exonérant le transporteur de certains risques ou de certaines causes de risques quand il ne s'agit pas de risques exceptés par la Convention.

3^o Clauses limitatives de responsabilité fixant une somme inférieure à la limite de la Convention.

4^o Clauses relatives au classement en avarie commune qui admettraient au profit du transporteur un droit à contribution dans des cas où il est déclaré responsable par la Convention.

5^o Clauses détruisant la portée des énonciations du connaissement, comme les clauses « que dit être », « poids inconnu » et autres similaires, en dehors des cas où le transporteur est autorisé à insérer des réserves au connaissement. A cette catégorie de clauses, il y a lieu d'assimiler les clauses « mesure inconnue », qui ont été reconnues à tort par un auteur comme exclues de la prohibition.

Paragraphe deuxième. — LES CLAUSES CÉDANT AU TRANSPORTEUR LE BÉNÉFICE DE L'ASSURANCE.

La Convention déclare assimiler à une clause d'exonération de responsabilité, la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises : Article 3, paragraphe 8, dernier alinéa : « Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité. »

Une telle disposition n'existait pas dans les Règles de La Haye ; mais, postérieurement à la Conférence, les chargeurs exposèrent qu'en réalité les clauses usuelles de non-responsabilité alors en vigueur les obligeaient à se considérer comme des assureurs des fautes commises par les préposés du transporteur dans l'exécution du contrat : pour ne pas garder cette position d'assureurs malgré eux, les chargeurs étaient contraints de se couvrir eux-mêmes auprès des assureurs professionnels.

Dès lors, il devenait évident que si, dans les futurs connaissements, des cessions d'assurance restaient autorisées, rien ne serait en fait changé à la situation antérieure : les armateurs en arriveraient très vite à ne vouloir traiter qu'avec des chargeurs déjà assurés, auxquels ils imposeraient une cession à leur profit du bénéfice des assurances contractées. Sans doute, en cas de dommage, le transporteur indemniserait le chargeur. Mais, subrogé à ses droits, il serait lui-même couvert par l'assurance de ce dernier, alors que la prime d'assurance aurait été payée par le chargeur. Aussi ces cessions ont-elles été assimilées à des clauses d'exonération de responsabilité (1).

Pour éviter que les transporteurs ne trouvent les moyens de tourner la prohibition, la Convention déclare que « toute autre clause semblable » sera aussi considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 43, p. 77.

Mais la Convention ne défend pas aux transporteurs de se couvrir, par une assurance contractée à leurs frais, de la responsabilité qu'elle a mise à leur charge, ni de continuer à proposer leur police flottante aux chargeurs qui désiraient y appliquer leurs marchandises. Ce ne sont pas là des cas semblables aux cessions d'assurance prohibées par la Convention.

Paragraphe troisième. — LES CLAUSES QUI ONT POUR CONSÉQUENCE INDIRECTE L'IRRESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR.

D'après les décisions des divers tribunaux, seraient contraires à la Convention de Bruxelles, et par conséquent nulle les clauses ayant pour conséquence indirecte l'irresponsabilité du transporteur.

Le tribunal de commerce d'Anvers (1) a ainsi déclaré nulle la clause par laquelle le capitaine est exonéré de la responsabilité qui lui incombe du chef d'un arrimage défectueux.

D'après la Cour d'Appel de Bruxelles (2), le transporteur ne peut pas non plus s'exonérer des fautes commises dans le déchargement, ni convenir que la délivrance des marchandises aura lieu sur le pont. « Si l'on peut admettre, dit cet arrêt, que l'on ne doit pas considérer comme contraire à la loi de 1928 (et à la Convention) et interdite par elle la clause permettant d'imposer à un autre que le capitaine les opérations de déchargement, il n'en est pas moins certain que si, de l'accord des parties, il se charge de ce travail, la loi de 1928 lui interdit de s'exonérer des fautes qu'il commettrait dans ce déchargement. Les clauses conventionnelles, les lois ou usages étrangers, d'après lesquels la délivrance des marchandises transportées a lieu sur le pont du navire transporteur, sont en contradiction avec les obligations du transporteur de veiller au déchargement, ainsi que prescrit la loi de 1928 et avec la défense d'ordre public d'insérer dans un connaissement certaines clauses d'exonération inscrites dans la même loi. »

(1) Trib. Com. Anvers, 24 juin 1930, *Dor*, t. 23, p. 135.

(2) Bruxelles, 8 juil. 1931, *Dor*, t. 25, p. 132.

Sont également nulles, d'après le tribunal de commerce d'Anvers (1), les clauses des connaissements disant que le déchargement se fera par les soins du vapeur, mais aux risques du destinataire.

En ce qui concerne les clauses attributives de juridiction, la Convention ne les prohibe pas expressément. Il résulte des décisions des tribunaux belges qu'il y a lieu de distinguer deux cas :

1^o Les clauses attributives de juridiction qui ne contiennent pas de référence à la loi applicable. Pour ces clauses, le caractère d'ordre public, attribué à la loi du 28 novembre 1928, avait conduit, pendant quelques années, les tribunaux belges à déclarer leur nullité. Ces clauses étaient frappées de nullité parce que dans l'esprit du juge, elles impliquaient nécessairement la référence à une loi étrangère, alors que l'ordre public local exige l'application de la loi locale.

Toutefois la jurisprudence belge a subi récemment une évolution assez marquée, elle tend aujourd'hui à reconnaître la validité de la clause pourvu que le juge belge estime probable ou même possible que le juge étranger tranche le litige conformément aux principes de la loi belge du 28 novembre 1928 (2).

A été ainsi déclarée valable la clause attributive de juridiction qui stipule en même temps l'application de la loi belge (3).

2^o Les clauses attributives de juridiction qui stipulent en même temps une référence à une loi étrangère. La jurisprudence belge, en vertu du caractère d'ordre public international des dispositions de la loi belge du 28 novembre 1928, décide d'une manière constante qu'est nulle la clause de connaissance attribuant compétence à un tribunal étranger et stipulant en même temps référence à une loi étrangère qui n'applique pas les règles de la Convention. Une telle clause aboutirait à violer indirectement la loi belge et la Convention. Il a été ainsi jugé dans le cas d'une référence à la loi allemande (4), ou à la loi fran-

(1) Trib. Com. Anvers, 29 oct. 1931, *Dor*, t. 26, p. 185.

(2) Bruxelles, 4 janv. 1936, *Dor*, t. 34, p. 159.

(3) Trib. Com. Anvers, 26 juin 1923, *Dor*, t. 29, p. 66.

(4) Anvers, 14 juin 1930, *Dor*, t. 23, p. 135.

gaise (1), ou à la loi hollandaise (2). A même été déclarée nulle la clause stipulant que les litiges seraient tranchés par les tribunaux anglais conformément à la loi anglaise (3).

SECTION DEUXIÈME. — Les clauses dont l'insertion est permise par la Convention.

Paragraphe premier. — LES CLAUSES EXTENSIVES DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR.

Aux termes de l'article 5, premier alinéa, de la Convention, « un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur ».

Sont donc licites, les clauses par lesquelles le transporteur assumerait une responsabilité plus étendue que celle prévue par la Convention, par exemple les clauses qui garantiraient le chargeur contre les fautes commises dans la navigation ou l'administration du navire, ou les clauses qui élèveraient au-dessus de 100 livres sterling la limite de responsabilité pour les colis expédiés en valeur non déclarée, ou les clauses par lesquelles le transporteur s'engagerait expressément à ne pas dérouter, etc.

La Convention (article 5, premier alinéa *in fine*) paraît subordonner la validité de ces clauses à la condition que l'abandon de droit ou l'augmentation de responsabilité consenti par le transporteur soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Cette exigence doit être interprétée et restreinte à des justes limites. Dans les rapports du transporteur et du chargeur, il n'y a aucun motif de refuser effet à une telle clause, même à défaut d'insertion au connaissement. C'est seulement à l'égard

(1) Anvers, 28 oct. 1930, *Dor*, t. 23, p. 138.

(2) Anvers, 25 nov. 1933, *Dor*, t. 32, p. 169.

(3) Anvers, 2 avr. 1930, *Dor*, t. 23, p. 140.

des tiers porteurs que ce défaut d'insertion aura des conséquences. Le tiers porteur dont le droit se fonde uniquement sur le connaissance ne pourra se prévaloir contre le transporteur d'une convention extensive de responsabilité non portée sur le connaissance.

Paragraphe deuxième. — LES CLAUSES D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ RELATIVES AUX PÉRIODES QUI PRÉCÈDENT OU QUI SUIVENT LE TRANSPORT MARITIME PROPREMENT DIT.

Nous avons vu dans le chapitre premier, consacré au domaine d'application de la Convention, que ses dispositions ne s'appliquent qu'au transport maritime proprement dit c'est-à-dire, depuis le chargement des marchandises à transporter sur le navire, jusqu'à leur déchargement du navire.

Le transporteur, pour la période qui précède le chargement, ou celle qui suit le déchargement, a donc toute liberté de stipuler des clauses d'exonération. C'est ce que dit expressément l'article 7 : « Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer. »

Il en résulte que, pour ces périodes qui sont normalement celles où interviennent les agents terrestres, l'armateur, grâce à ces clauses, continuera à bénéficier, quant à leurs fautes, du renversement du fardeau de la preuve ; sauf la faculté, pour le pays où le contrat est conclu ou pour le pays où il est exécuté, d'interdire les clauses d'exonération de responsabilité pour ces deux périodes par leur législation nationale.

On remarquera que les expressions employées par l'article 7 pour délimiter dans le temps la liberté laissée aux parties « antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement »

sont plus précises que celle de l'article premier, e), « depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire ».

Le déchargement rentre dans les obligations du transporteur : les arrimeurs auxquels il fait appel sont ses préposés. Il a cependant été admis qu'est licite la clause permettant d'imposer à un autre que le capitaine les opérations de déchargement (1).

La clause de livraison « sous palan », d'après laquelle la responsabilité du transporteur cesse au moment où la marchandise quitte le palan du navire, conserve-t-elle sous l'empire de la Convention son effet normal ?

Un jugement du tribunal d'Anvers (2) l'admet, en reconnaissant aux parties le droit de stipuler librement à partir de quel moment le transport prend fin par la remise des marchandises au destinataire. La Cour de Bruxelles (3) a jugé, au contraire, que le transporteur ne peut pas stipuler que la délivrance des marchandises aura lieu sur le pont. Dans le même sens, on peut citer plusieurs jugements du tribunal de commerce d'Anvers (4) qui prolongent la responsabilité du transporteur au delà de la remise sous palan ; mais, il est vrai, ce sont des cas où le débarquement avait été effectué par les soins du transporteur et au moyen des agrès et appareils du navire, ou par transbordement sur des allèges affrétées par le capitaine.

Paragraphe troisième. — LES CLAUSES RELATIVES A LA CONSTATATION DU CHARGEMENT.

L'article 3, paragraphe 3, dernier alinéa, de la Convention, permet au transporteur d'insérer dans le connaissement des réserves relatives à la constatation du chargement lorsqu'il a une sérieuse raison de soupçonner les déclarations du chargeur ou lorsqu'il n'a pas de moyens raisonnables de les vérifier.

(1) Bruxelles, 8 juil 1931, *Dor*, t. 25, p. 132.

(2) Anvers, 8 oct. 1930, *Dor*, t. 23, p. 143.

(3) Bruxelles, 8 juil. 1931, *Dor*, t. 25, p. 132.

(4) Anvers, 21 mai 1931, *Dor*, t. 25, p. 138.

Les clauses « que dit être », « poids inconnu », et autres analogues, ne sont donc pas toujours considérées comme illicites.

Mais la Convention n'admet pas des réserves quant à l'état et au conditionnement apparents de la marchandise. La clause « condition unknown » n'est donc pas comprise dans cette disposition (1).

Paragraphe quatrième. — LES CLAUSES RELATIVES A L'AVARIE COMMUNE.

Aux termes de l'article 5, deuxième alinéa *in fine*, « aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avarie commune ».

La Convention n'autorise l'insertion dans le connaissement d'une disposition au sujet de l'avarie commune que si elle est licite. Seront par exemple considérées comme illicites et par conséquent nulles les clauses relatives à l'avarie commune qui tendraient à écarter les règles de la responsabilité édictées par la Convention, telle que la clause qui conférerait au transporteur l'action en contribution au cas de péril résultant de l'innavigabilité du navire (2). Mais il demeure permis de stipuler que les avaries communes seront réglées conformément aux Règles d'York et d'Anvers (3).

SECTION TROISIÈME. — Les exceptions à la prohibition des clauses d'irresponsabilité.

Les règles relatives aux clauses du connaissement que nous venons de voir ne s'appliquent pas aux marchandises chargées sur le pont et aux animaux vivants. Nous avons vu, dans le

(1) V. *infra*, Deuxième Partie, chapitre 2, section 2, paragraphe 2°.

(2) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 3, n° 2279 bis, p. 288.

(3) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 63, p. 123.

domaine d'application, que la Convention excluait ces deux catégories de chargements de la définition du mot « marchandise », en raison du danger spécial que courent les objets ou animaux transportés (1).

Elles ne s'appliquent pas non plus aux marchandises de nature spéciale dans la limite des conditions stipulées dans l'article 6 de la Convention (2).

(1) V. *infra*, Deuxième Partie, Chapitre 1^{er}, Section 6^e, paragraphe 2^e.

(2) V. *infra*, Deuxième Partie, Chapitre 1^{er}, Section 6^e, paragraphe 1^{er}.

CHAPITRE CINQUIÈME

L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.

La Convention de Bruxelles contient dans son article 3, paragraphe 6, des règles sur l'action en responsabilité. Nous allons les étudier dans deux sections :

Section première : L'exercice de l'action en responsabilité.

Section deuxième : La prescription de l'action en responsabilité.

SECTION PREMIÈRE. — L'exercice de l'action en responsabilité.

Paragraphe premier. — LES RÈGLES DE L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 6.

I. — *Présomption de délivrance conforme.*

Lorsque les marchandises transportées sous l'empire d'un contrat de transport maritime sont arrivées à destination et délivrées au destinataire, il appartient à ce dernier de les vérifier et de protester au cas où elles ne seraient pas conformes à la description du connaissement. Le défaut de protestation ne pourra être qu'une négligence de sa part, et le capitaine sera

fondé à croire qu'il a délivré les marchandises en bon état. C'est ce que dit l'article 3, paragraphe 6 : « A moins qu'un avis de pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport ; cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement : « Cette disposition de la Convention édicte donc une présomption de délivrance conforme contre le réceptionnaire qui a pris livraison des marchandises sans protester.

La Convention parle ici de l'enlèvement des marchandises et leur remise sous la garde de la personne ayant le droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport. Cette personne est le porteur du connaissement et non la douane, dit le tribunal de commerce d'Anvers (1), lorsque la douane ne reçoit pas les marchandises en qualité de mandataire du destinataire, celui-ci peut faire utilement des réserves aussi longtemps qu'il n'a pas enlevé les marchandises des magasins de la douane. Il a été ainsi jugé (2) que la douane, en prenant réception de la marchandise comme institution officielle, doit être considérée en cette circonstance comme un pouvoir public agissant d'office, sans qu'il en résulte aucun engagement pour le transporteur ni pour le destinataire : elle n'a aucune qualité pour donner au capitaine une décharge opposable au porteur du connaissement. Les tribunaux belges (3) ont également décidé que la douane n'est pas considérée comme mandataire du destinataire lorsqu'elle reçoit obligatoirement les marchandises en vertu d'un ordre du prince. La délivrance à la douane dans ces conditions ne fait pas profiter le transporteur de la présomption édictée par la Convention.

(1) Trib. Com. Anvers, 2 juil. 1935, *Dor*, t. 33, p. 158.

(2) Trib. Com. Anvers, 2 juin 1931, *Dor*, t. 25, p. 131.

(3) Trib. Com. Anvers, 10 mars 1931, *Dor*, t. 25, p. 133.

II. — *Obligation pour le réceptionnaire de formuler des réserves.*

Étant donné la présomption de l'article 3, paragraphe 6 de la Convention, le réceptionnaire doit faire des réserves au moment de la réception, s'il s'est aperçu que les marchandises ont subi des pertes ou dommages.

La Convention précise que les réserves doivent être notifiées au transporteur et formulées par écrit. Il n'est pas nécessaire que cet écrit soit un acte extra-judiciaire ou une lettre recommandée, une simple lettre suffit, sauf la difficulté de prouver qu'elle a été reçue. Cette disposition empêche de considérer comme des réserves, au sens de la Convention, la simple retenue de fret, ou une requête non signifiée à fin d'expertise, ou de simples pourparlers.

La Convention exige en outre que les réserves doivent préciser la nature générale des avaries. Le réceptionnaire est donc tenu d'énoncer un grief précis, d'indiquer la nature et l'importance de l'avarie ou de la perte partielle dont il se plaint. Cette exigence est nécessaire pour enlever toute valeur à des protestations de pure forme que les réceptionnaires pourraient prendre l'habitude de formuler sans base sérieuse (1). La déclaration du réceptionnaire que les colis sont arrivés en mauvais état ne suffit pas à écarter la présomption de l'article 3, paragraphe 6 de la Convention (2).

III. — *Effet des réserves.*

Des réserves régulièrement faites font présumer que les avaries sont dues au transporteur et sont survenues au cours du transport maritime.

Mais ce n'est là qu'une présomption simple et le transporteur

(1) Bruxelles, 18 oct. 1933, *Dor*, t. 30, p. 131.

(2) Trib. Com. Anvers, 19 avr. 1934, *Dor*, t. 32, p. 162.

peut toujours rapporter la preuve contraire, en établissant par exemple qu'au moment du déchargement d'office de la marchandise entre les mains de la douane, celle-ci l'a reçue dans ses magasins sans observation quant à l'état extérieur des colis, et que du plan d'arrimage de son navire, il résulte que les colis n'ont pu être endommagés par les matières corrosives transportées en même temps (1).

IV. — *Délai dans lequel doivent être adressées les réserves.*

A l'égard du délai dans lequel doivent être adressées les réserves, la Convention de Bruxelles fait une distinction, suivant que les pertes ou dommages sont ou non apparents.

S'ils sont apparents, les réserves doivent être adressées au transporteur « avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport », dit l'article 3, paragraphe 6, premier alinéa.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'article 3, paragraphe 6, deuxième alinéa, nous dit que « l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance ». Une telle disposition n'existait pas dans les Règles de La Haye. Elle a été introduite dans la Convention de Bruxelles par une proposition de la délégation française. Cette distinction est logique. Elle se trouve d'ailleurs dans la Convention de Berne sur le transport international des marchandises par chemin de fer. Mais le réceptonnaire ne pourra se prévaloir de ce délai de trois jours que s'il démontre tout d'abord le caractère non apparent de ces pertes ou dommages. Le point de départ de ce délai, c'est le jour de la livraison.

Les réserves doivent être notifiées « dans les trois jours ». Ces mots doivent recevoir une interprétation conforme aux principes généraux qui régissent les délais, le *dies a quo* n'est pas

(1) Trib. Com. Anvers, 2 juil. 1935, *Dor*, t. 33, p. 158.

compté, mais il en est autrement du *dies ad quem*. Bien que la Convention ne le stipule pas formellement, il faut décider que les jours fériés ne sont pas compris dans ce délai.

Lorsque les marchandises ont été déchargées à la douane, le tribunal de commerce d'Anvers (1) a décidé que le délai part du jour où le réceptionnaire a enlevé les marchandises des magasins de la douane.

V. — *Sanction de l'obligation de faire des réserves.*

Le défaut de réserves n'entraîne pas, au détriment du réceptionnaire, la déchéance du droit d'actionner contre le transporteur. Le défaut de réserve constitue simplement une présomption au profit du transporteur que les marchandises ont été délivrées telles qu'elles sont décrites au connaissement, c'est-à-dire en bon état.

Contre cette présomption, la Convention, dans le texte français réserve la preuve contraire. Mais ces expressions, comme on l'a déjà remarqué, ne correspondent pas exactement aux termes du texte anglais qui parle de « *prima facie evidence* ».

Le réceptionnaire qui n'a pas fait de réserves, ne perd donc pas le droit d'actionner le transporteur en responsabilité. Mais le fardeau de la preuve pèsera désormais sur lui. C'est à lui de démontrer que les marchandises ont été délivrées en état d'avarie. Cette preuve peut être faite par tous les moyens du droit commun.

VI. — *Constataction contradictoire lors de la réception.*

D'après l'article 3, paragraphe 6, alinéa 3, « les réserves inscrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Le droit de provoquer cette constatation appartient aussi bien à l'armateur qu'au réceptionnaire. La constatation doit être

(1) Trib. Com. Anvers, 2 juil. 1935, *Dor*, t. 33, p. 158.

contradictoire, c'est-à-dire faite en présence des deux parties ; une expertise purement unilatérale ne serait pas opposable à l'armement.

La Convention dans l'alinéa final de l'article 3, paragraphe 6, ajoute qu'en cas de pertes ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de leurs marchandises et la vérification du nombre de colis.

La constatation contradictoire qui rend inutiles les réserves écrites, doit être nécessairement une constatation écrite (1). Si l'on suppose que les résultats de cette constatation viennent à être contestés ultérieurement, toutes autres preuves d'un constat contradictoire ne seront pas recevables.

La constatation contradictoire dispense le réceptionnaire de toute autre formalité, il doit seulement agir en justice dans l'année de la délivrance pour éviter la prescription (2).

Paragraphe deuxième. — PORTÉE DES RÈGLES DE L'ARTICLE 3, PARAGRAPHE 6.

Les règles de l'article 3, paragraphe 6, ne s'appliquent qu'à l'action en responsabilité intentée par le réceptionnaire contre le transporteur lorsque les marchandises ont subi des pertes ou dommages au cours du transport maritime proprement dit.

I. — *Application des règles à l'action contre le transporteur.*

L'article 3, paragraphe 6, s'applique uniquement à l'action intentée par le réceptionnaire contre le transporteur, il ne s'applique pas à l'action du chargeur ou du réceptionnaire contre les assureurs, ni à l'action intentée par le transporteur contre le chargeur.

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 57, p. 112.

(2) RIPERT, *Droit Maritime*, 3^e éd., t. 2, n° 1842 bis, p. 825.

1^o En inapplication des règles de l'article 3, paragraphe 6, à l'action intentée par le transporteur contre le chargeur. — La Convention qui prévoit plusieurs cas où la responsabilité du chargeur est engagée envers le transporteur : déclaration inexacte de marques, de nombre, etc. (article 3, paragraphe 5) ; déclaration inexacte de nature, s'agissant de marchandises dangereuses (article 4, paragraphe 5), ne pose aucune règle quant à l'exercice de cette action en responsabilité. Le transporteur est donc tenu de se conformer en pareilles circonstances et en cas d'avaries, aux dispositions de sa loi nationale.

2^o En inapplication des règles de l'article 3, paragraphe 6, à l'action du chargeur ou du réceptionnaire contre les assureurs. — Avant la Convention, la jurisprudence et la doctrine françaises (1) décidaient déjà qu'il ne suffit pas à l'assuré de se conformer aux règles concernant l'action en responsabilité à l'égard du capitaine pour être par là même en règle à l'égard de ses assureurs, car le capitaine ne les représente pas.

Il en est de même sous le régime de la Convention de Bruxelles, l'assuré, tout en prenant ses réserves contre le transporteur dans la forme et les délais que prescrit la Convention, devra suivre vis-à-vis de ses assureurs les règles posées par sa loi nationale, car les dispositions de la Convention ne touchent pas au contrat d'assurance.

II. — *Application des règles au cas de pertes ou dommages.*

Les dispositions de l'article 3, paragraphe 6 de la Convention, ne s'appliquent qu'au cas de pertes ou dommages. Une distinction s'impose ici entre les pertes totales et les pertes partielles. Bien que le texte ne parle que de « pertes » sans autre précision, ce serait une erreur de croire qu'il s'applique à la perte totale. Car, étant donné que les réserves qu'il exige du réceptionnaire

(1) Nouveau Code de Commerce annoté, t. 3, article 435, n^o 248, p. 914.

doivent être notifiées dans le délai qui a pour point de départ la livraison de la marchandise en question, s'il y a perte totale, la livraison ne pourra pas avoir lieu, et les dispositions de l'article 3, paragraphe 6, ne pourront pas s'appliquer.

Les règles de la Convention ne s'appliquent donc qu'au cas de pertes partielles, elles ne s'appliquent pas au cas de pertes totales. Mais comment distinguer les pertes totales des pertes partielles ? La Convention, en imposant cette distinction, ne fixe aucune règle à suivre en cette matière. D'où il va résulter de nombreuses difficultés d'interprétation.

Quant au cas de retard, la solution découle des observations qui précèdent. Si le retard porte sur une partie seulement des marchandises, le défaut de livraison qui en résulte peut être momentanément considéré comme une perte partielle. Le réceptionnaire devra agir prudemment en se conformant aux exigences du présent article. Si au contraire, le retard porte sur l'ensemble de l'expédition, il constitue tant qu'il durera, une perte totale possible. Lorsqu'il a cessé (et en supposant qu'il ne soit pas accompagné d'avaries), il ne constitue pas à lui seul un « dommage » survenu à la marchandise. Le réceptionnaire, qui fera bien de présenter sa réclamation sans tarder, n'aura cependant à se préoccuper que du délai de prescription.

III. — *Application des règles aux pertes ou dommages survenus au cours du transport maritime proprement dit.*

Les dispositions de l'article 3, paragraphe 6, ne peuvent s'appliquer que lorsque les pertes ou dommages sont survenus aux marchandises au cours du transport maritime proprement dit, car d'après l'article premier, e), la Convention de Bruxelles s'applique uniquement depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire. Dès lors les pertes ou dommages survenus avant le chargement à bord ou depuis le déchargement du navire donnent lieu à l'application de la loi nationale.

Cette disposition a été critiquée (1). Comment, en effet, les réceptionnaires, soit au moment même de la livraison, soit dans le court délai qui leur est laissé, pourront-ils savoir si leur réclamation va être régie par la loi nationale ou par la Convention ? Ils ignorent le plus souvent les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles se sont produits les dommages dont ils souffrent. On peut même se demander, au cas où la cause de l'avarie serait inconnue, à quelle disposition le réceptionnaire se trouverait soumis.

Il a été jugé (2) en cette matière que par l'effet des réserves régulièrement faites, les avaries sont présumées survenues au cours du transport maritime, sauf preuve contraire par le transporteur.

La situation du réceptionnaire sera plus compliquée encore dans le cas d'un contrat unique, le transport comprenant un parcours par mer et un parcours par terre ou vice-versa (transport mixte). En présence des termes de la Convention, il semble impossible de maintenir la solution généralement admise qui déterminait les obligations du réceptionnaire suivant que l'avarie avait été constatée au cours ou au terme de l'un ou l'autre parcours. Elles seront, au contraire, déterminées, comme l'enseignait une opinion dissidente, suivant la nature du trajet au cours duquel l'avarie se sera produite. Mais cette solution est incertaine et compliquée. Elle est incertaine parce qu'il ne sera pas toujours possible de préciser immédiatement le lieu et le temps où le dommage s'est produit. Elle est compliquée parce que le réceptionnaire, pour être sûrement en règle, devra se conformer et à la Convention pour le cas où l'avarie se serait produite à bord, — et à la loi nationale sur le transport maritime pour le cas où elle se serait produite à quai, — et à la loi nationale sur le transport terrestre pour le cas où elle se serait produite dans le parcours terrestre (3).

(1) G. MARAIS, *Des Règles de La Haye*, n° 42, p. 74.

(2) Trib. Com. Anvers, 2 juil. 1935, *Dor*, t. 33, p. 158.

(3) AUBRUN, La loi du 2 avril 1936, article 8, note 2, n° 5, D.P. 1937.

SECTION DEUXIÈME. — **La prescription des actions en responsabilité.**

La Convention de Bruxelles, dans son article 3, paragraphe c), quatrième alinéa, stipule qu' « en tous cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées ».

Cette disposition vise la prescription de l'action dans tous les cas où elle est intentée contre le transporteur à raison de toutes pertes ou dommages. Elle s'applique donc notamment au cas de délivrance irrégulière de la marchandise à un autre que le véritable ayant droit. Il y aura lieu, toutefois, de réserver le cas de fraude ou de faute intentionnelle du transporteur.

Le délai imparti pour intenter l'action en paiement est d'ordre public : les parties ne peuvent pas le modifier par une convention contraire (1).

Le point de départ de ce délai d'un an est fixé par la Convention à la date de la livraison des marchandises, où à la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Cette dernière phrase concerne le cas où la livraison n'a pas lieu.

Dans le cas où, aucun réclamateur ne s'étant présenté, la marchandise a été vendue par la douane ou par le tiers consignataire nommé par justice, le délai courra du jour de l'avis adressé au destinataire ou, si le destinataire est inconnu, du jour de l'insertion de cet avis dans les journaux.

Les termes généraux employés par la Convention nous conduisent à décider que la prescription annale éteint aussi l'action du chargeur dont les marchandises ont été vendues en cours de routes, soit pour les besoins du navire, soit même dans l'intérêt du chargeur.

(1) Trib. Com. Anvers, 7 août 1931, *Dor*, t. 26, p. 187.

Dans le transport terrestre, et particulièrement dans le transport par voie ferrée, où les tarifs indiquent en même temps les délais de transport, il est facile de déterminer le jour où les marchandises auraient dû être livrées et de préciser, par suite, en cas de défaut de livraison, le point de départ de ce délai.

En matière de transport maritime, cette fixation, aisée quand il s'agira de navires de ligne régulière ayant un horaire établi et connu, deviendra difficile pour les navires irréguliers. Cette incertitude est fâcheuse, car la prescription, en raison de ses conséquences rigoureuses, exige une précision absolue.

En ce qui concerne l'interruption, la suspension, etc., de la prescription, les solutions admises par les lois nationales de chaque pays s'appliqueront sous l'empire de la Convention.

TROISIÈME PARTIE

La mise en application de la Convention de Bruxelles

Notre étude sur l'unification internationale des règles en matière de connaissance ne serait pas complète sans un aperçu rapide sur la manière dont la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 est appliquée par les divers Etats contractants.

En effet, comme nous l'avons déjà signalé dans notre première partie, en matière de Conventions internationales, de très grandes difficultés se présentent souvent quand il s'agit de les faire appliquer. Spécialement en ce qui concerne notre sujet, la seule adoption de la Convention comme règle internationale ne suffit pas à résoudre le conflit que nous voulons éviter, et l'introduction de ces règles dans la législation nationale a paru nécessaire. Seulement certains pays, comme la France, possèdent une conception juridique différente que celle édictée dans la Convention ; l'introduction de ses règles dans la législation nationale ne va pas sans présenter quelques difficultés supplémentaires, qui ne peuvent être résolues que par quelques modifications à ses principes.

Il nous faut donc étudier dans cette troisième partie :

Chapitre premier : Les procédés d'application de la Convention de Bruxelles.

Chapitre deuxième : Les modifications apportées par la loi française du 2 avril 1936 à la Convention de Bruxelles.

. CHAPITRE PREMIER

LES PROCÉDÉS D'APPLICATION DE LA CONVENTION DE BRUXELLES.

Les articles 11, 12, 13, 14, 15 et 16 de la Convention posent les règles pour la signature, la ratification, l'adhésion, la dénonciation et la modification. Le protocole de signature prévoit en outre la possibilité d'introduire les règles adoptées par la Convention dans la législation nationale de chaque pays.

Nous allons donc étudier dans ce chapitre :

Section première : La signature et la ratification de la Convention de Bruxelles.

Section deuxième : L'introduction de la Convention de Bruxelles dans la loi nationale.

SECTION PREMIÈRE. — La signature et la ratification de la Convention de Bruxelles.

Ouverte le 25 août 1924 à la signature des plénipotentiaires des Etats représentés à la Conférence Internationale de droit maritime, la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, a été signée par l'Al-

Allemagne, l'Argentine, la Belgique, le Chili, Cuba, le Danemark, l'Espagne, l'Italie, le Japon, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, le Pérou, la Pologne et Dantzig, le Portugal, la Roumanie, la Yougoslavie, et l'Uruguay.

Dans le procès-verbal de signature, le représentant de la Grande-Bretagne a déclaré que sa signature s'applique seulement à la Grande-Bretagne et à l'Irlande du Nord et qu'il réserve le droit aux Dominions, Colonies, Possession d'outre-mer et Protectorats britanniques, et territoires sous mandat de Sa Majesté Britannique de faire l'adhésion à la présente Convention d'après les règles de l'article 13.

Mais l'œuvre de la ratification ne se poursuit qu'avec lenteur. Jusqu'à présent, neuf Etats seulement ont ratifié la Convention de Bruxelles, quatre d'entre eux ont exclu les colonies.

L'Italie a ratifié la Convention par le décret du 6 janvier 1928 et par la loi du 19 juillet 1929. La Grande-Bretagne a déclaré, le 2 juin 1930, ratifier la Convention de Bruxelles, mais seulement pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord ; elle a notifié, le 2 décembre 1930, son adhésion pour un grand nombre de colonies, protectorats et territoires sous mandat et le 3 novembre 1931, pour diverses autres colonies. La Belgique a exclu de l'effet de sa ratification du 2 juin 1930, le Congo belge et le Ruanda Urundi. L'Espagne et la Hongrie ont ratifié la Convention le 2 juin 1930. Monaco y a adhéré le 15 mai 1931. L'adhésion du Portugal du 24 décembre 1931 a exclu les colonies portugaises. La Pologne a ratifié la Convention le 25 octobre 1936 et enfin la France, en ratifiant la Convention le 4 janvier 1937, a exclu les colonies, protectorats et pays sous mandat.

A part ces neuf pays, partout ailleurs les travaux de ratification sont ou ralentis ou arrêtés. Certains Etats attendent, soucieux de régler leur attitude sur celle que prendront des Etats plus importants ou des Etats voisins et rivaux. Il en est résulté chez quelques-uns des promoteurs du mouvement un sentiment de découragement : à quoi bon signer des conventions internationales si leur ratification doit tarder au point de devenir problématique ?

SECTION DEUXIÈME. — L'introduction de la Convention de Bruxelles dans la loi nationale.

En cette matière, ce qui n'importe pas moins que la signature et la ratification, c'est la modification des lois nationales pour les mettre en conformité avec la convention internationale.

En effet, il serait inadmissible qu'il y eût deux lois différentes applicables à des transports semblables, et que la loi la plus protectrice fût dans l'intérêt exclusif des étrangers. D'ailleurs, la Convention étant déclarée applicable à tout connaissance émis dans un pays contractant, et la clause à ordre ne permettant pas de reconnaître le futur réceptionnaire des marchandises, il est toujours nécessaire d'établir un connaissance conforme à la Convention. Si le connaissance créé à l'ordre d'un national arrive aux mains d'un étranger, la Convention est en effet applicable.

Le Gouvernement italien, en ratifiant la Convention de Bruxelles, a déjà signalé l'inconvénient de la différence de la loi nationale et la Convention internationale. Il a manifesté l'intention de mettre la législation nationale en harmonie avec le droit conventionnel dans un exposé au Sénat au début de 1929 : « Le Gouvernement royal, disait-il, devra immédiatement incorporer le contenu de ces conventions pour éviter que les mêmes rapports ne soient réglés par des règles différentes selon qu'il s'agit de rapports entre citoyens italiens, ou de rapports entre citoyens italiens et étrangers, inconvénient que, cependant, on a dû regretter dans le passé à propos des deux précédentes conventions sur l'abordage et sur l'assistance et le sauvetage, qui furent ratifiées en 1913, et dont les règles n'ont été introduites dans notre législation que douze ans après. »

L'inconvénient que le Gouvernement italien signalait a conduit les autres gouvernements à introduire les règles posées par la Convention dans la législation interne avant même de ratifier la Convention.

La mise en harmonie de la loi nationale avec les dispositions

de la Convention internationale ne présentait pour certains pays, tels que les Etats-Unis, le Japon, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, qu'une importance limitée, puisqu'ils avaient déjà réglé le problème en adoptant dans leur législation interne des solutions analogues à celle de la Convention.

Dès le 9 janvier 1924, un projet de loi était présenté aux Etats-Unis en vue de mettre l'*Harter Act* d'accord avec les lois nouvelles. Ce projet de loi a abouti au vote de la loi du 16 avril 1936 qui vient modifier l'*Harter Act*.

La Nouvelle-Zélande en 1923, ainsi que l'Australie par la loi du 27 septembre 1924, ont de même modifié leur loi interne.

En Allemagne et dans les pays scandinaves, l'accueil fait à la Convention a été beaucoup moins favorable. Ces pays paraissent peu séduits par la technique et la forme de la Convention. Cependant la Norvège s'est conformée dans sa législation nationale aux règles de la Convention sans la ratifier et l'Allemagne a modifié le code de commerce par une loi du 10 août 1937 qui a introduit les règles de la Convention de Bruxelles dans la législation nationale.

Dans les pays dont la législation nationale édictait des dispositions toutes différentes des règles admises par la Convention internationale, le problème présentait plus de difficulté.

Certains pays l'ont résolu de la manière la plus simple, en introduisant dans leur législation la Convention textuellement reproduite.

Telle fut la procédure suivie par l'Angleterre. Une loi du 1^{er} août 1924 (*Carriage of Goods by sea Act*, George V, 14-15, Ch. 22) a décidé que les règles de la Convention régiraient le transport des marchandises par mer sur des navires transportant des marchandises de tout port de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, ou en dehors.

Cependant la loi apporte à ces règles deux restrictions :

1^o L'article 6 de la Convention permet l'insertion des clauses exonérant le transporteur de certaines responsabilités, lorsque le titre de transport n'est pas négociable et que le caractère des marchandises ou du transport justifie des conditions spéciales.

L'article 4 de la loi anglaise élargit le champ d'application de ce texte au transport des marchandises ordinaires effectué dans des conditions ordinaires, pourvu cependant que le transport ait lieu d'un port de Grande-Bretagne ou de l'Irlande septentrionale à un autre port de Grande-Bretagne, de l'Irlande septentrionale ou de l'État libre d'Irlande.

Ainsi dans la zone du cabotage national, des exonérations conventionnelles subsistent quand le connaissement n'est pas négociable.

20 L'article 5 de la loi enlève la valeur d'une présomption (*prima facie evidence*) à la mention sur le connaissement du poids certifié par une personne autre que le transporteur ou l'armateur.

La Belgique a suivi la même méthode que la Grande-Bretagne. Une loi du 28 novembre 1929 (1) a introduit dans la législation belge des règles adoptées par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, et a modifié à cet effet, pour les mettre en concordance avec les nouvelles règles, les articles de la loi du 21 août 1879.

La Hollande, réformant son code de commerce en 1924, n'a pas adopté les Règles de La Haye et a établi une réglementation originale du contrat de transport. C'est seulement en 1927 que la réforme fut réalisée par l'introduction des règles de la Convention de Bruxelles dans la loi nationale.

D'autres pays, comme la France, n'ont pas reproduit textuellement la Convention de Bruxelles dans leur législation nationale. La loi française du 2 avril 1936 relative aux transports par mer, bien que formulant des principes analogues à ceux de la Convention, se présente sous une forme tout à fait différente. Il en résulte qu'il existe quelques différences dans le fond, de peu d'importance sans doute, mais qui gênent cependant l'œuvre d'unification du droit maritime qui est le but même de la Convention.

(1) *Moniteur*, 1^{er} janv. 1929.

Voici le texte de la loi française du 2 avril 1936 :

Loi relative aux transports des marchandises par mer.

ARTICLE PREMIER. — La présente loi régit exclusivement les transports par mer. Elle s'applique seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire.

Elle ne s'applique pas aux chartes-parties ; mais, dans le cas d'affrètement par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés y sont commis.

ARTICLE DEUXIÈME. — Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant devra, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement portant mention des marques et, selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par le chargeur avant l'embarquement.

Les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais, dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Le récépissé délivré au chargeur avant l'embarquement des marchandises sera, après leur embarquement, échangé sur sa demande contre un connaissement régulier.

ARTICLE TROISIÈME. — Toute inexactitude commise par le chargeur dans les déclarations relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, engage sa responsabilité à l'égard du transporteur, pour tous dommages, pertes et dépenses en résultant, mais ce dernier ne pourra se prévaloir de cette inexactitude à l'égard de toute autre personne que le chargeur.

ARTICLE QUATRIÈME. — Le transporteur est garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes, avaries ou dommages proviennent :

1^o De fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes ou autres préposés.

2^o De vices cachés du navire ;

3^o De faits constituant un cas fortuit ou de force majeure ;

4^o De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

5^o Du vice propre de la marchandise ou d'un défaut d'emballage ou de marques, de déchet de route en volume ou en poids dans la mesure des tolérances d'usage aux ports destinataires ;

6^o D'un acte d'assistance ou de sauvetage ou de tentative faite dans ce but ou encore de déroutement du navire effectué à cet effet.

Toutefois, dans tous ces cas exceptés, le chargeur pourra faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus à une faute du transporteur ou à une faute de ses préposés non couverts par le paragraphe premier de cet article.

ARTICLE CINQUIÈME. — La responsabilité du transporteur ne peut, en aucun cas, dépasser, pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, une somme de 8.000 fr. par colis ou par unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement.

Cette déclaration sera insérée au connaissement. Elle fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part.

Si le transporteur conteste l'exactitude de la déclaration au moment où elle est effectuée, il est autorisé à insérer dans le connaissement des réserves motivées, qui mettront la preuve de la valeur véritable à la charge de l'expéditeur ou du réceptionnaire.

Est nulle toute clause par laquelle le transporteur limiterait sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée par le présent article.

La somme fixée ci-dessus pourra être révisée par décret, pour tenir compte des fluctuations monétaires internationales.

ARTICLE SIXIÈME. — Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises.

ARTICLE SEPTIÈME. — Les marchandises de matière inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur ou son représentant n'eût pas consenti s'il avait connu leur nature, pourront, à tout moment et en tous lieux, être débarquées, détruites

ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce, sans aucune indemnité ; le chargeur sera, en outre, responsable de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement.

Lorsque le transporteur, connaissant la nature de ces marchandises, a consenti à leur embarquement, il ne peut les débarquer, les détruire ou les rendre inoffensives que dans le cas où elles mettraient en danger le navire ou la cargaison ; aucune indemnité ne sera due, sinon à titre d'avaries communes s'il y a lieu.

ARTICLE HUITIÈME. — En cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le réceptionnaire doit adresser des réserves écrites au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, au plus tard au moment de la prise en livraison, faute de quoi les marchandises sont présumées, sauf preuve contraire, avoir été reçues par lui telles qu'elles sont décrites au connaissement.

S'il s'agit de pertes ou dommages non apparents, cette notification peut être valablement faite dans les trois jours de la livraison, jours fériés non compris.

Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception.

Dans tous les cas, l'action contre le transporteur à raison de toutes pertes et dommages est prescrite un an après la livraison des marchandises et si la livraison n'a pas lieu, un an à dater du jour où elles auraient dû être livrées.

ARTICLE NEUVIÈME. — Est nulle et de nul effet dans un connaissement ou titre quelconque de transport maritime toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à la responsabilité que le droit commun ou la présente loi mettent à sa charge ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi.

Doit être considérée comme clause d'exonération la clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises ou toute autre clause semblable.

Cet article ne s'applique ni aux transports des marchandises chargées sur le pont, ni au transport des animaux vivants.

ARTICLE DIXIÈME. — Les actions principales et récursoires seront portées devant les tribunaux désignés par les règles de compétence du droit commun.

Toutefois, si le port de destination est situé en France ou en Algérie, le réceptionnaire, le chargeur ou les ayants droit pourront assigner le transporteur devant le tribunal de ce port.

La clause compromissoire ne pourra en aucun cas conférer aux arbitres le pouvoir d'amiables compositeurs.

Est nulle et non avenue, en matière de navigation réservée, toute clause, y compris le cas de prévision d'arbitrage qui aurait pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente loi.

ARTICLE ONZIÈME. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

ARTICLE DOUZIÈME. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux colonies.

ARTICLE TREIZIÈME. — La présente loi entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle aura pris effet la ratification par la France de la Convention de Bruxelles.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 2 avril 1936.

CHAPITRE DEUXIÈME

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LA LOI FRANÇAISE DU 2 AVRIL 1936 A LA CONVENTION DE BRUXELLES.

La loi française du 2 avril 1936 sur le transport des marchandises par mer présente des divergences importantes avec les dispositions de la Convention de Bruxelles.

Nous allons étudier dans ce chapitre :

Section première : Les causes de la divergence.

Section deuxième : Les diverses modifications.

SECTION PREMIÈRE. — Les causes de la divergence.

Les causes de la divergence sont les suivantes :

Le projet de loi destiné à modifier la législation française sur le transport de marchandises par mer en conformité avec les règles internationales, que le gouvernement déposa à la Chambre des députés, le 7 juillet 1926, était, malgré quelques différences dans la forme, en concordance parfaite avec les principes de la Convention.

Malheureusement, la Chambre était déjà saisie d'un autre projet de loi d'initiative parlementaire (Roux-Freissineng) déposé le 3 novembre 1925, c'est-à-dire postérieurement à la signature de la Convention internationale.

Or ce projet Roux-Freissineng, qui avait fait l'objet d'un rapport favorable de la Commission de la Marine marchande, s'était inspiré d'un principe tout à fait différent de celui de la Convention. Tandis que la Convention de Bruxelles apparaît comme une transaction entre les divers intérêts, le projet Roux-Freissineng présentait, au contraire, un caractère non dissimulé d'hostilité contre les armateurs.

Devant ce conflit, l'idée est venue de concilier les deux textes. M. Tasso, président de la Commission de la Marine marchande, déposa le 5 mars 1929, une proposition de loi d'un caractère transactionnel, qui, bien que tenant compte des suggestions de la Commission de la Marine marchande, reproduisait presque intégralement le texte du projet du Gouvernement. De son côté, M. Haarbleicher, directeur au ministère de la Marine marchande, élaborait officiellement un autre projet qui introduisait dans le texte de la Commission, les éléments les plus importants de la Convention. Une nouvelle discussion devant la commission aboutit en définitive à un nouveau texte.

C'est ainsi que le projet de loi déposé par le Gouvernement, qui se tenait aussi près que possible des dispositions de la Convention, s'est transformé au cours des travaux préparatoires en un texte dont on a pu dire que chaque étape de la discussion l'éloignait un peu plus de la dite Convention. La loi dans sa teneur définitive est un amalgame entre les divers textes en présence (1). Bien que cet amalgame ait été défendu et loué comme une preuve de cet esprit de conciliation sans lequel rien ne se peut faire de solide ni de juste, on est forcé de constater qu'il en est résulté des divergences dont toutes ne portent pas sur les points de détail.

(1) Chambre, Débats parlementaires, *Journal Officiel*, 20 mars 1931, p. 2044.

SECTION DEUXIÈME. — Les diverses modifications.

Paragraphe premier. — DOMAINE D'APPLICATION.

Application « de palan à palan ».

Le projet de loi, pour déterminer à partir de quel moment et jusqu'à quel moment devaient s'appliquer les dispositions légales, reproduisait à peu près textuellement les termes de la Convention de Bruxelles : « depuis le chargement des marchandises à bord jusqu'à leur déchargement du navire à destination ».

Cette formule fut modifiée par la commission du Sénat, qui, dans la pensée de déterminer plus exactement le moment précis auquel commence la responsabilité du transporteur et celui auquel elle finit, lui substitua cette autre formule plus précise : « depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à remise sous palan au destinataire ».

Ce changement parut de pure forme, mais la Commission de la législation civile remarqua cependant que la nuance est mince, mais d'autant plus inexplicable. En réalité, le texte ainsi modifié revenait aux expressions employées par les Règles de La Haye : « depuis la réception des marchandises au palan du navire jusqu'à leur déchargement du palan du navire », et si la Convention avait modifié le texte, c'est, comme nous l'avons vu, pour qu'il eût une portée plus générale et s'appliquât à des marchandises qui ne peuvent pas être déchargées sous palan.

Paragraphe deuxième. — LES RÈGLES CONCERNANT LE CONNAISSEMENT.

I. — *Indications qui doivent être portées au connaissement.*

La loi française de 1936 (article 2) n'a pas reproduit ici l'article 3, paragraphe 3, c) de la Convention visant la mention

dans le connaissance de l'état et du conditionnement apparent des marchandises. L'omission est de peu d'importance, car, d'après les principes généraux, les marchandises sont présumées reçues en bon état si le transporteur n'a pas fait de réserves.

Par contre, la loi de 1936 a ajouté la mention de la qualité qui n'existait pas dans la Convention.

En ce qui concerne les réserves, la loi, comme la Convention, ne les permet que lorsque le transporteur a de sérieuses raisons de douter de l'exactitude de la déclaration ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de contrôle. Mais la loi ajoute : « Dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. Cette addition fut l'œuvre de la Commission de la Marine marchande qui a voulu éviter que ces réserves ne deviennent de style.

II. — *Force probante du connaissance.*

Le texte de l'article 3, paragraphe 4 de la Convention, qui déclare que le connaissance vaudra présomption sauf preuve contraire de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites, n'a pas été reproduit par la loi française, parce qu'il est contraire au principe de l'article 283 du code de commerce, lequel, suivant l'interprétation de la jurisprudence et la doctrine, n'admet pas la preuve contraire sauf le cas de dol ou de fraude contre le tiers.

Cette suppression, dit-on, n'entraînait en réalité aucune divergence de la loi avec la Convention, car, dans son article 3, paragraphe 5 (que la loi, article 3, reprend avec une simple différence dans les termes), la Convention stipule que, dans le cas où le chargeur a fait des déclarations inexactes quant aux marchandises, au nombre, à la qualité et au poids des marchandises, le droit du transporteur à indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport, vis-à-vis de toutes personnes autre que le chargeur.

Cependant, il faut remarquer que des doutes subsistent à ce

sujet dans la Convention (1) et la question de savoir si la preuve contraire est ou non admise contre les tiers dépend uniquement de l'interprétation que l'on donnera à l'article 3, paragraphe 4, que la loi a supprimé. Une divergence entre la loi et la Convention est donc possible sur ce point.

Paragraphe troisième. — LA DÉTERMINATION DE LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME.

I. — Principe de la responsabilité du transporteur.

La Convention de Bruxelles, article 3, paragraphe premier, pose le principe que le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité. S'il a fait la diligence raisonnable, il ne sera plus responsable des pertes ou dommages survenus aux marchandises transportées sauf s'il y a faute de sa part.

La loi de 1936 n'a pas reproduit le système de diligence raisonnable, parce qu'il est contraire au principe français de responsabilité contractuelle et qu'il ne serait pas bien compris par les tribunaux de commerce français.

Le législateur français a jugé préférable de formuler la responsabilité du transporteur maritime suivant le principe général de l'article 1147 du code civil, d'après lequel tout débiteur est responsable de l'inexécution de l'obligation dont il est tenu.

L'article 4 de la loi de 1936 est donc ainsi conçu : « Le transporteur est garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis par la marchandise, à moins qu'il ne prouve que ces pertes, avaries ou dommages proviennent ... »

Conformément au principe de la responsabilité contractuelle, le transporteur maritime sera, d'après la loi, responsable de toutes pertes ou dommages survenus aux marchandises sans qu'il soit besoin de rechercher s'il a fait ou non la diligence raisonnable avant le départ du navire.

(1) V. infra, Deuxième Partie, Chapitre 2^e, Section 4^e, paragraphe 2^e.

Il y a là une différence certaine entre la loi et la Convention. Pourtant, pratiquement il n'y aura pas de très grandes difficultés ; le principe juridique est différent, mais on arrive à peu près au même résultat.

II. — *Énumération des cas d'irresponsabilité.*

Plus grave est la différence qui existe entre la loi et la Convention quant à l'énumération des cas d'irresponsabilité.

La Convention, dans son article 4, énumère les cas d'irresponsabilité par imitation des cas exceptés du connaissance anglais, lequel vise pêle-mêle les cas d'irresponsabilité du droit commun tels que la force majeure et les cas fortuits, avec les autres cas qui exigent une stipulation expresse d'exonération.

Le législateur français a estimé qu'il serait inutile d'énumérer les hypothèses où, d'après le droit commun, le transporteur n'est pas responsable et qu'il serait facile d'englober sous l'expression générale de force majeure, une série de cas que les Anglais énumèrent comme des cas exceptés, par exemple : acte de Dieu, fait de guerre, fait d'ennemi public, etc...

La loi de 1936 a donc subsisté à la longue énumération de la Convention une autre énumération plus courte, plus condensée et mieux ordonnée, mais à laquelle on peut reprocher toutefois certaines omissions qui peuvent faire naître un désaccord avec le régime de la Convention.

III. — *Vices cachés du navire.*

La Convention parle de « vice caché échappant à une diligence raisonnable » (article 4, paragraphe 2, p.), mais la loi de 1936 (article 4) parle de vice caché tout court.

La différence n'est pas importante ici. Le transporteur devra prouver d'après la Convention qu'il a fait diligence raisonnable ; il devra prouver d'après la loi que le vice était caché. Sans doute avec les réglementations actuelles de la navigation qui imposent au navire, avant de prendre la mer, des visites sanc-

tionnées par des certificats, on peut dire qu'il sera plus facile à l'armateur de faire la preuve de la diligence que celle du caractère caché du vice ; cependant, il ne pourra faire complètement la preuve de sa diligence que s'il établit que le vice était caché et qu'il n'a pu le découvrir. Les deux situations sont donc voisines et la différence relevée est peu sensible.

IV. — *Cas fortuit, force majeure.*

La brève formule de la loi française remplace plusieurs cas visés dans la longue énumération que la Convention donne des cas d'exonération : l'acte de Dieu, le fait de guerre, le fait d'ennemi public, l'arrêt ou la contrainte par le prince, autorité ou peuple, les émeutes ou troubles civils.

Tous ces faits sont considérés en droit français comme des cas de force majeure, en sorte qu'à leur égard, il y a concordance entre la loi et la Convention. Mais il y a d'autre part dans la liste de la Convention, des faits que la loi ne vise pas expressément, et qui pourtant ne sont pas toujours considérés par le droit français comme des cas de force majeure ; de là une divergence regrettable.

Suivant la Convention, il suffira au transporteur d'établir l'existence de ces faits pour être exonéré, tandis que d'après la loi française, il lui faudra en outre démontrer qu'ils ont dans l'espèce, le caractère de force majeure ; il en est ainsi en cas de quarantaine et en cas de saisie judiciaire. Dans ces cas, la règle française est plus sévère pour le transporteur que la règle internationale.

V. — *Actes ou omissions du chargeur.*

La loi de 1936 n'a pas reproduit la lettre *i*) de l'article 4, paragraphe 2 de la Convention, qui exonère le transporteur des pertes ou dommages provenant des actes ou omissions du chargeur ; cette disposition étant en contradiction avec le dernier alinéa de l'article 3, paragraphe 5 de la Convention et avec l'ar-

ticle 3 de la loi, qui tient le transporteur responsable vis-à-vis des tiers, des pertes ou dommages provenant même des inexactitudes commises par le chargeur dans ses déclarations.

VI. — *Charge de la preuve.*

Nous avons vu dans la Convention (article 4, paragraphe 9), que si le transporteur invoque les cas énumérés pour échapper à la responsabilité, il n'a qu'à prouver l'existence de ces faits et c'est au chargeur de prouver sa faute ; mais que si le transporteur invoque les cas non expressément énumérés, c'est à lui de prouver qu'il n'est pas en faute.

Dans la loi de 1936, l'article 4 décide de même que dans tous les cas visés par cet article, le chargeur pourra faire la preuve de la faute du transporteur ou d'une faute autre qu'une faute nautique de ses préposés.

Ainsi dans ces cas, le transporteur n'a aucune autre preuve à faire que celle de l'existence du fait qu'il invoque, c'est au chargeur à prouver la faute du transporteur. Ici il n'y a donc pas de différence avec la Convention.

Mais dans les cas autres que les cas exceptés par la loi, la charge de la preuve pèsera sur le transporteur. C'est ici que le désaccord existe entre la loi et la Convention, car nous avons vu que dans la loi, il y a une omission de quelques cas visés par la Convention et qui ne sont pas compris dans le cas de force majeure, tel que les cas de quarantaine et de saisie judiciaire. La loi met donc le fardeau de la preuve pour ces deux cas à la charge du transporteur, alors que la Convention le met à la charge du destinataire.

Ce désaccord, qui selon M. Ripert (1) n'a pas grande importance, car devant les tribunaux les deux parties concourent à apporter les preuves, est cependant très fâcheux, car le fardeau de la preuve n'est pas un vain mot, et, dans le doute, ses conséquences retomberont sur la partie qui en a la charge.

(1) RIPERT, La loi française du 2 avril 1936, n° 8, p. 13.

Nous remarquerons ici que :

1^o En ce qui concerne l'incendie, le silence de la loi de 1936 sur ce point nous conduit à la même solution que celle qui admet que la Convention fait peser la charge de la preuve sur le transporteur (1).

2^o En ce qui concerne le déroutement pour le motif autre que l'assistance ou le sauvetage, la Convention, en spécifiant qu'il doit être raisonnable, oblige le transporteur à prouver qu'il a ce caractère, de même que la loi de 1936, en s'abstenant de le viser, met à la charge du transporteur la preuve de la force majeure.

Sur ces deux cas, il y a donc une certaine concordance entre la loi française et la Convention de Bruxelles.

VII. — *Limitation de responsabilité.*

La loi de 1936 fixe le chiffre limite à 8.000 francs, et, pour tenir compte des fluctuations monétaires internationales, elle autorise le Gouvernement dans un alinéa additionnel, à réviser cette somme par décret.

VIII. — *Déclaration de la nature et de la valeur.*

La loi de 1936 est ici conforme à la Convention, mais elle ajoute que le transporteur a le droit de faire des réserves dans le connaissance quant à l'exactitude de la déclaration. De telles réserves ne peuvent être admises que si la déclaration est contestée au moment même où elle est faite. Pour empêcher qu'elles soient de style, on oblige à les motiver.

Ces réserves, régulièrement faites, obligeront le chargeur à prouver l'exactitude de sa déclaration. Mais la déclaration continue à produire son effet normal, à savoir l'inapplication de la limitation légale de la responsabilité.

(1) V. *infra*, Deuxième Partie, Chapitre 3^e, Section 3^e, paragraphe 1^{er} n^o III, 1^o.

IX. — *Marchandises inflammables, explosives ou dangereuses.*

En cas d'embarquement sur fausse déclaration de marchandises dangereuses, la Convention de Bruxelles, article 4, paragraphe 7, rend le chargeur responsable des conséquences directes ou indirectes de l'embarquement de ces marchandises.

Mais la loi de 1936, article 7, rend le chargeur responsable seulement de tous les dommages et dépenses pouvant résulter de leur embarquement. Elle se réfère par là au principe général du droit français, moins rigoureux que la Convention, qui limite la responsabilité aux seuls dommages directs, à ceux qui présentent un lien de causalité avec la nature des marchandises.

■

Paragraphe quatrième. — LA PROHIBITION DES CLAUSES D'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ.

I. — *Caractère général de la prohibition.*

D'après la Convention, article 3, paragraphe 8, serait nulle, toute clause qui supprimerait ou atténuerait la responsabilité « autrement que ne le prescrit la Convention ».

Mais dans les termes de l'article 9 de la loi de 1936, « est nulle et de nul effet, dans un connaissement ou titre quelconque de transport maritime, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à la responsabilité que le droit commun ou la présente loi mettent à sa charge, ou de renverser le fardeau de la preuve tel qu'il résulte des lois en vigueur et de la présente loi ».

La prohibition de la loi de 1936 a donc un caractère plus général que la Convention, car la Convention ne vise que les clauses contraires à la Convention, mais la loi de 1936 vise les clauses contraires « au droit commun et à la présente loi ».

II. — *Clauses qui tombent sous le coup de la prohibition.*

La loi de 1936 (article 9) a ajouté aux clauses d'irresponsabilité celles qui auraient pour objet de renverser le fardeau de la preuve, et qui n'étaient pas prévues par la Convention.

Un certain nombre de clauses étaient interprétées comme ne détruisant pas la responsabilité du transporteur, mais renversant simplement le fardeau de la preuve. Celles-là sont également interdites.

Cette addition a été admise comme n'étant pas en contradiction avec l'esprit de la Convention. « La Convention, déclare M. Roux-Freissineng, a été faite précisément pour que les transporteurs ne puissent pas s'exonérer, par des clauses de connaissance, de leur responsabilité. On n'a pas énuméré tous les cas, mais on a posé un principe. Nous avons simplement donné des précisions. » (1).

III. — *Exceptions à la prohibition.*

La loi de 1936 est ici conforme à la règle internationale, sauf qu'elle n'a pas reproduit l'article 6 de la Convention qui rend la liberté de contrat aux parties dans le cas de cargaison exceptionnelle, parce que cette disposition pourrait fournir un moyen très facile d'éluder la loi, grâce à des titres non négociables, et qu'elle ouvrirait la porte à toutes sortes de controverses.

Paragraphe cinquième. — L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.

Règles concernant les réserves.

La Convention, article 3, premier alinéa, exige que les réserves faites au moment de la réception des marchandises, doivent être motivées.

(1) Chambre, 2^e séance du 28 mars 1931, *Journal Officiel* du 29 mars 1931, p. 236.

La loi de 1936 ne formule pas cette exigence ; le réceptionnaire n'est donc pas tenu, d'après la loi, d'indiquer la nature générale des pertes ou dommages dont il se plaint.

Paragraphe sixième. — LES RÈGLES DE COMPÉTENCE ; L'ARBITRAGE.

Dans la loi de 1936, il y a en outre des règles de compétence et d'arbitrage qui ne figurent pas dans la Convention. Ces dispositions ont été empruntées au projet de M. Roux-Freissineng que l'on a voulu concilier avec les dispositions de la Convention.

Nullité de la clause attributive de juridiction dans la navigation réservée.

Dans la Convention de Bruxelles, nous avons vu que les clauses attributives de juridiction ne sont pas interdites si elles ne contiennent pas en même temps une référence à une loi étrangère.

La loi de 1936 formule une règle un peu différente. Dans la navigation réservée, c'est-à-dire dans le cabotage national et dans la navigation entre la France et l'Algérie, « est nulle et non avenue toute clause, y compris le cas de prévision d'arbitrage, qui aurait pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente loi ».

La clause attributive de juridiction est donc nulle dans la navigation réservée au pavillon national, elle est valable pour les transports autres que ceux de la navigation réservée, et notamment les transports internationaux.

CONCLUSION

Ayant ainsi passé en revue les trois parties de notre Thèse consacrée à l'étude de l'unification internationale des règles en matière de connaissement et particulièrement à l'étude de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, il nous faut maintenant, pour terminer, formuler des appréciations et des critiques que nous pourrions dégager de cette étude.

La Convention de Bruxelles, que nous venons d'étudier, présente cet inconvénient de n'être pas rédigée dans la forme juridique nécessaire à une règle qui doit devenir une législation internationale. Sans doute, les rédacteurs ont pensé que l'accord si longtemps recherché étant obtenu, il fallait en rester là, car si l'on voulait en changer la forme, une nouvelle discussion serait nécessaire et la question risquerait de se prolonger indéfiniment : le mieux est quelquefois l'ennemi du bien.

Quant aux principes qu'elle édicte, la Convention s'est préoccupée avant tout d'assurer la pleine valeur du connaissement et de donner aux opérations documentaires une sécurité qu'elles ne réalisaient pas dans les législations antérieures. Ensuite, elle s'efforce, comme les règles de La Haye, de donner satisfaction à tous les intéressés au contrat de transport maritime. Les chargeurs ont la certitude qu'on ne pourra, par des clauses imprimées ou manuscrites du connaissement, leur imposer un régime différent de celui qui est reconnu par la Convention. Les armateurs, par contre, jouissent d'une irresponsabilité légale dans certains cas et d'une limitation de responsabilité dans tous les cas

Dans l'ensemble, il n'y a aucun doute que la Convention de Bruxelles a le mérite de vouloir donner une solution internationale à un problème de caractère international. Mais il reste la question de savoir si la Convention de Bruxelles a vraiment réussi à résoudre ce problème, car il ne suffit pas seulement aux Etats contractants de conclure et de signer une convention internationale, il faudrait encore pour qu'elle soit obligatoire, la ratifier ou l'introduire dans la législation nationale.

Or, à en juger par l'œuvre de ratification, le résultat ne paraît pas être très satisfaisant, puisque 9 Etats seulement ont ratifié la Convention. Mais cela ne veut pas dire, par là même, qu'elle a subi un échec quelconque, car la ratification de la Convention n'est pas nécessairement liée à son application et la Convention peut être appliquée sans être ratifiée. C'est ainsi qu'on voit de nombreux Etats introduire les règles de la Convention dans leur législation nationale, en l'absence même de toute ratification.

Mais, malgré cette considération, *il faut reconnaître que la Convention n'a pas reçu une application aussi large qu'on l'avait pensé*. Certes, la liste des Etats qui adoptent la Convention s'allonge sans cesse, mais le progrès ne se fait que très lentement. La raison de cette lenteur ne doit pas être recherchée dans les principes mêmes de la Convention, qui, à notre avis, sont irréprochables : elle s'explique clairement si on se rend compte de la gravité des troubles qui hantent les esprits dans les temps actuels, et nous avons la certitude que, une fois ces troubles passés, la question de la Convention de Bruxelles reprendra un nouvel élan : c'est à ce moment seulement que nous saurons si la Convention a réussi ou non à résoudre ce conflit que nous venons d'étudier.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux.

- G. RIPERT. — Droit Maritime (1929-1930, 3^e édition).
— Précis de droit maritime (1939).
LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial (1931-1932, 5^e éd.).
D. DAUJON. — Traité de droit commercial maritime (1926-1932, 2^e éd.).
DESJARDINS. — Traité de droit commercial maritime (1879-1889).
BONNECASE. — Traité de droit commercial (1933).
Nouveau Code de Commerce annoté par M. St. de LAUZAC DE LABORIE,
1937, tome troisième.

Ouvrages spéciaux.

- MONTIER. — *Le Harter Act* (1931).
G. MARAIS. — Des Règles de La Haye (1926).
— Du Crédit documentaire (1929, 2^e édition.)

Revue et Périodiques.

Revue de Droit maritime comparé 1923 :

- G. RIPERT. — La Conférence diplomatique de Bruxelles (tome 2
pp. 49 et suiv.).
— La Commission de Bruxelles (tome 4, pp. 55 et suiv.).

Revue internationale de Droit maritime 1922 :

J. RUFFIN. — Compte rendu sténographique de la Conférence de La Haye (tome 33, pp. 502 et suiv.).

Paul-R. ROUSIERS. — Les Règles de La Haye et leur mise en application. Le point de vue des armateurs français. (Tome 33, pp. 683 et suiv.).

Léopold DOR. — Compte rendu critique de la Conférence de La Haye (tome 33, pp. 701 et suiv.).

Dalloz périodique :

AUBRUN. — La loi du 21 février 1935. (D.P. 1935. 4. 137 et suiv.).

— La loi du 2 avril 1936. (D.P. 1937. 4. 1 et suiv.).

— Décret du 25 mars 1937. (D.P. 1937. 4. 16 et suiv.).

Journal Officiel :

Avis de M. RAMADIER (Chambre annexe n° 3.500, *J. Off.* du 28 octobre 1930).

Léon MEYER et Julien DURAND (Chambre annexe n° 719, *J. Off.* du 20 mars 1933).

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.

I. — Position de la question	7
II. — Les raisons qui ont rendu nécessaire une convention internationale	8
III. — Les précédents de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924	11
IV. — Plan de la Thèse	15

PREMIÈRE PARTIE

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME AVANT TOUTE CONVENTION INTERNATIONALE.	17
--	-----------

CHAPITRE PREMIER. — La responsabilité du transporteur maritime dans le droit commun	17
<i>Section première. — Source de la responsabilité du transporteur maritime</i>	<i>19</i>
Paragraphe premier. — Le contrat de transport maritime.	20
Paragraphe deuxième. — Le connaissance	20
<i>Section deuxième. — Evénements qui engendrent la responsabilité du transporteur maritime</i>	<i>21</i>
<i>Section troisième. — Mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime</i>	<i>22</i>
Paragraphe premier. — La responsabilité du capitaine.	23
Paragraphe deuxième. — La responsabilité de l'armateur.	24

CHAPITRE DEUXIÈME. — La responsabilité du transporteur maritime d'après les usages conventionnels	27
<i>Section première.</i> — L'insertion des clauses de non-responsabilité dans le connaissement	28
<i>Section deuxième.</i> — La validité des clauses de non-responsabilité	29
Paragraphe premier. — La jurisprudence et les clauses de non responsabilité	29
Paragraphe deuxième. — La doctrine et les clauses de non-responsabilité	30
<i>Section troisième.</i> — Les diverses clauses de non-responsabilité.	33
Paragraphe premier. — La clause de négligence	33
I. Portée d'application de la clause de négligence.	34
II. Effet de la clause de négligence	36
III. Perte du droit d'opposer la clause de négligence.	37
Paragraphe deuxième. — La clause d'irresponsabilité personnelle	37
I. La clause d'irresponsabilité personnelle relative à la constatation du chargement	39
II. La clause d'irresponsabilité personnelle relative à certaines avaries	40
Paragraphe troisième. — La clause limitative de responsabilité	42
<i>Section quatrième.</i> — Les abus des clauses de non-responsabilité	44
Paragraphe premier. — L'extension des clauses de non-responsabilité	44
Paragraphe deuxième. — La situation privilégiée du transporteur	45
Paragraphe troisième. — Les inconvénients des clauses de non-responsabilité	46
 CHAPITRE TROISIÈME. — Les réformes législatives dans divers pays.	49
<i>Section première.</i> — L' <i>Harter Act</i> américain	50
Paragraphe premier. — Les raisons d'intervention des législateurs américains	50
Paragraphe deuxième. — L'analyse de l' <i>Harter Act</i> ...	53

I. Les buts de la loi du 1 ^{er} août 1893	53
II. La distinction des fautes nautiques et des fautes commerciales	53
III. La notion de <i>due diligence</i> dans les obligations du transporteur	55
<i>Section deuxième.</i> — Les réformes législatives dans les domi- nions anglais	57
Paragraphe premier. — L'Australie (<i>Sea Carriage of Goods Act</i>)	57
Paragraphe deuxième. — La Nouvelle-Zélande (<i>Shipping and Seamen Act</i>)	60
Paragraphe troisième. — Le Canada (<i>Water Carriage of Goods Act</i>)	62
Paragraphe quatrième. — Comparaison avec l' <i>Harter Act</i> . ..	66
<i>Section troisième.</i> — Les réformes législatives dans les autres pays	66
Paragraphe premier. — Le Japon	66
Paragraphe deuxième. — Le Maroc français	67
<i>Section quatrième.</i> — Les projets de réforme de la législation française	68
Paragraphe premier. — Les premières tentatives de ré- forme	68
Paragraphe deuxième. — Le projet de loi de 1902	69
Paragraphe troisième. — Les autres projets	74
CHAPITRE QUATRIÈME. — La recherche d'une solution internationale.	77
<i>Section première.</i> — Les premières tentatives de solution inter- nationale	78
Paragraphe premier. — Les difficultés d'une solution internationale	78
Paragraphe deuxième. — Les congrès internationaux ...	79
Paragraphe troisième. — Le résultat de ces tentatives ...	81
<i>Section deuxième.</i> — Les Règles de La Haye	82
Paragraphe premier. — La Conférence de La Haye	32
Paragraphe deuxième. — Appréciation des Règles de La Haye	90
Paragraphe troisième. — La Conférence de Londres de 1922	91

<i>Section troisième.</i> — La Convention de Bruxelles du 25 août 1924	92
Paragraphe premier. — La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922	92
Paragraphe deuxième. — La Commission de Bruxelles de 1923	93

DEUXIÈME PARTIE

LA RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR MARITIME D'APRÈS LA CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOÛT 1924 SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENT. 105

CHAPITRE PREMIER. — Le domaine d'application de la Convention de Bruxelles	107
<i>Section première.</i> — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au lieu de formation du contrat de transport	108
Paragraphe premier. — Les diverses solutions de conflits de lois	108
Paragraphe deuxième. — La solution admise par la Convention de Bruxelles	109
<i>Section deuxième.</i> — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au navire faisant l'objet du contrat de transport	111
<i>Section troisième.</i> — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant aux personnes parties au contrat de transport	112
<i>Section quatrième.</i> — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au contrat de transport	113
Paragraphe premier. — Application au connaissance négociable	113
Paragraphe deuxième. — Application à tout document similaire	115
Paragraphe troisième. — Application aux chartes-parties avec émission de connaissance	115
<i>Section cinquième.</i> — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant au transport des marchandises par mer	118

<i>Section sixième.</i> — Domaine d'application de la Convention de Bruxelles quant aux marchandises transportées ...	120
Paragraphe premier. — Chargement exceptionnel	120
Paragraphe deuxième. — Transport des animaux vivants et transport fait sur le pont	123
 CHAPITRE DEUXIÈME. — Les règles concernant le connaissement ...	125
<i>Section première.</i> — Délivrance du connaissement	125
<i>Section deuxième.</i> — Identification des marchandises	127
Paragraphe premier. — Les mentions qui doivent être portées au connaissement	128
Paragraphe deuxième. — Les règles concernant les réserves	129
Paragraphe troisième. — Les lettres de garantie	132
 <i>Section troisième.</i> — Déclaration du chargeur	133
Paragraphe premier. — Déclaration inexacte des marques, du nombre, de la quantité et du poids des marchandises	134
Paragraphe deuxième. — Déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises.....	135
Paragraphe troisième. — Dispositions spéciales concernant les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse	139
I. Sanction de la fausse déclaration de la marchandise dangereuse	139
II. Droit du transporteur sur les marchandises dangereuses embarquées avec son consentement.	140
 <i>Section quatrième.</i> — Force probante du connaissement	141
Paragraphe premier. — Force probante du connaissement entre les parties	141
Paragraphe deuxième. — Force probante du connaissement entre le transporteur et le tiers	142
 CHAPITRE TROISIÈME. — La détermination de la responsabilité du transporteur maritime	145
<i>Section première.</i> — A partir de quand commence la responsabilité du transporteur maritime et quand elle prend fin	146

<i>Section deuxième.</i> — Les obligations du transporteur maritime	147
Paragraphe premier. — Diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité	147
I. Définition de la diligence raisonnable	148
II. Définition de la mise en état de navigabilité ...	149
III. Preuve de la diligence raisonnable	149
Paragraphe deuxième. — Soins à la cargaison	150
<i>Section troisième.</i> — Les cas de pertes ou de dommages dans lesquels le transporteur n'est pas responsable	151
Paragraphe premier. — Les cas prévus par l'article 4 ...	151
I. Innavigabilité	151
II. Fautes du capitaine ou des préposés maritimes du transporteur	153
III. Les cas exceptés	156
IV. Le déroutement	160
Paragraphe deuxième. — Les cas non expressément pré- vus par la Convention	162
Paragraphe troisième. — Les règles concernant la preuve.	163
<i>Section quatrième.</i> — La limitation de la responsabilité du transporteur maritime	164
Paragraphe premier. — Raison de l'intervention de la Convention	165
Paragraphe deuxième. — Fixation du chiffre	166
Paragraphe troisième. — Effet de la limitation	168
Paragraphe quatrième. — Déclaration de la nature et de la valeur	169
 CHAPITRE QUATRIÈME. — La prohibition des clauses d'irresponsa- bilité	 171
<i>Section première.</i> — Les clauses qui tombent sous le coup de la prohibition	172
Paragraphe premier. — Les clauses d'exonération de res- ponsabilité	172
Paragraphe deuxième. — Les clauses cédant au trans- porteur le bénéfice de l'assurance	173
Paragraphe troisième. — Les clauses qui ont pour consé- quence indirecte l'irresponsabilité du transporteur....	174

<i>Section deuxième.</i> — Les clauses dont l'insertion est permise par la Convention	176
Paragraphe premier. — Les clauses extensives de la responsabilité du transporteur	176
Paragraphe deuxième. — Les clauses d'exonération de responsabilité relatives aux périodes qui précèdent ou qui suivent le transport maritime proprement dit.	177
Paragraphe troisième. — Les clauses relatives à la constatation du chargement	178
Paragraphe quatrième. — Les clauses relatives à l'avarie commune	179
<i>Section troisième.</i> — Les exceptions à la prohibition des clauses d'irresponsabilité	179

CHAPITRE CINQUIÈME. — L'action en responsabilité 181

<i>Section première.</i> — L'exercice de l'action en responsabilité ...	181
---	-----

Paragraphe premier. — Les règles de l'article 3, paragraphe 6	181
---	-----

I. Présomption de délivrance conforme	181
---	-----

II. Obligation pour le réceptionnaire de formuler des réserves	183
--	-----

III. Effet des réserves	183
-------------------------------	-----

IV. Délai dans lequel doivent être adressées les réserves	184
---	-----

V. Sanction de l'obligation de faire des réserves ...	185
---	-----

VI. Constatation contradictoire lors de la réception.	185
---	-----

Paragraphe deuxième. — Portée des règles de l'article 3, paragraphe 6	186
---	-----

I. Application des règles à l'action contre le transporteur	186
---	-----

II. Application des règles au cas de pertes ou dommages	187
---	-----

III. Application des règles aux pertes ou dommages survenus au cours du transport maritime proprement dit	188
---	-----

<i>Section deuxième.</i> — La prescription des actions en responsabilité	190
--	-----

TROISIÈME PARTIE

LA MISE EN APPLICATION DE LA CONVENTION
DE BRUXELLES. 193

CHAPITRE PREMIER. — Les procédés d'application de la Convention
de Bruxelles 195

Section première. — La signature et la ratification de la Con-
vention de Bruxelles 195

Section deuxième. — L'introduction de la Convention de Bru-
xelles dans la loi nationale 197

CHAPITRE DEUXIÈME. — Les modifications apportées par la loi
française du 2 avril 1936 à la Convention de Bruxelles ... 205

Section première. — Les causes de la divergence 205

Section deuxième. — Les diverses modifications 207

Paragraphe premier. — Domaine d'application 207
Application « de palan à palan » 207

Paragraphe deuxième. — Les règles concernant le con-
naissance 207

I. Indications qui doivent être portées au connais-
sement 208

II. Force probante du connaissance 208

Paragraphe troisième. — La détermination de la respon-
sabilité du transporteur maritime 209

I. Principe de la responsabilité du transporteur ... 209

II. Énumération des cas d'irresponsabilité 210

III. Vices cachés du navire 210

IV. Cas fortuit, force majeure 211

V. Actes ou omissions du chargeur 211

VI. Charge de la preuve 212

VII. Limitation de responsabilité 213

VIII. Déclaration de la nature et de la valeur 213

IX. Marchandises inflammables, explosives ou dan-
gereuses 214

Paragraphe quatrième. — La prohibition des clauses d'exonération de responsabilité	214
I. Caractère général de la prohibition	214
II. Clauses qui tombent sous le coup de la prohi- bition	215
III. Exceptions à la prohibition	215
Paragraphe cinquième. — L'action en responsabilité ...	215
Règles concernant les réserves	215
Paragraphe sixième. — Les règles de compétence, l'arbi- trage	216
Nullité de la clause attributive de juridiction dans la navigation réservée	216
 Conclusion	 217
 Bibliographie	 219
 TABLE DES MATIÈRES	 221



Montpellier, le 29 octobre 1941.

Vu, le Président de la Thèse,

E. BECQUÉ

Montpellier, le 3 novembre 1941.

Vu, le Doyen,

G. MORIN

VU ET PERMIS D'IMPRIMER

Montpellier, le 3 novembre 1941.

Le Recteur

Le Vice-Président au Conseil de l'Université

Augustin FLICHE

